



# Divulgação dos Resultados 1T12



A STAR ALLIANCE MEMBER 

## Teleconferências

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

14 de Maio de 2012

10h00 (horário de Brasília)

09h00 (horário de Nova York)

Tel.: +55 (11) 3127 4971

Código: TAM

Replay (disponível por 7 dias)

Tel.: +55 (11) 3127 4999

Código: 42180743

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

14 de Maio de 2012

11h00 (horário de Brasília)

10h00 (horário de Nova York)

Tel.: + 1(888) 771-4371 (EUA somente)

Tel.: +1(847) 585-4405 (Outros países)

Código: 32231523#

Replay (disponível por 7 dias)

Tel.: +1 (888) 843-7419 (EUA somente)

Tel.: +1 (630) 652-3042 (Outros países)

Código: 31526563#

## Destaques

### Acordo entre TAM e LAN – LATAM

Em 13 de agosto de 2010, anunciamos juntamente com a LAN, a assinatura de um acordo não vinculante, delineando a intenção de união das duas holdings em uma única entidade controladora, o Grupo LATAM. Esta combinação formaria um dos 10 mais maiores grupos de companhias aéreas do mundo. O acordo definitivo foi assinado em 18 de janeiro de 2011.

Obtivemos sucesso com os registros e autorizações requeridas no Brasil e nos Estados Unidos para iniciar e concluir uma oferta para troca de ações da TAM, inicialmente para as ações Holdco II e, finalmente, para as ações da LAN em forma de Brazilian Depositary Receipts ("BDRs ") no Brasil e American Depositary Receipts (" ADRs ") nos EUA.

Em 07 de maio de 2012, a Comissão de Valores Mobiliários ("CVM"), concedeu autorização para o registro do programa de BDR LAN, que foi atribuído o símbolo ticker "LATM11". Na mesma data, a CVM e a BM&FBOVESPA SA - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros ("Bovespa"), concedeu autorização para o registro da oferta pública de troca no Brasil, nos termos e condições que se refletem no Edital de Oferta Pública de Permuta de Ações para Cancelamento de Registro de Companhia Aberta e Consequente Saída do Nível 2 de Governança Corporativa da BM&FBOVESPA a respeito da TAM (o"Edital"). Em 9 de maio de 2012, a SEC declarou efetiva a Declaração de Registro no Formulário F-4, relativa à oferta de troca e combinação ("Formulário F-4"), abrindo caminho para a oferta de troca para começar nos EUA.

Finalmente, em 10 de maio de 2012, a LAN e a recém-formada entidade Holdco II iniciaram a oferta de troca de ações da TAM simultaneamente no Brasil e nos EUA. A oferta de troca está programada para permanecer aberta até 17h00, horas de Nova Iorque (18h00, horário de São Paulo) do dia 11 de junho de 2012 e o leilão será realizado na Bovespa, às 9h00, horário de Nova York (10h00 horas, São Paulo) em 12 de junho de 2012.

### TAM Linhas Aéreas

Baseada na importância de um relacionamento próximo com os clientes, lançamos uma nova campanha que alinha sustentação de marca e varejo. Com a assinatura "Conversando é que a gente voa junto", a campanha reforça o vínculo da companhia com os passageiros e a vocação da empresa para o diálogo. Queremos estar em sintonia com o cliente, trata-se de uma predisposição a ouvir e buscar a melhor solução para o passageiro.

Continuamos expandindo nossos pontos de venda em busca dos passageiros que estão migrando para o modal aéreo e abrimos mais um quiosque em um centro de comércio popular: a tradicional Feira de São Cristóvão, na capital fluminense. Essa é mais uma iniciativa do projeto de varejo que iniciamos em agosto de 2010. Agora, temos 16 pontos de vendas em locais de grande movimentação, divididos entre lojas das Casas Bahia, estações de metrô em São Paulo e Rio de Janeiro, além da Feira de São Cristóvão.

Nossos clientes agora contam com mais uma facilidade. Passamos a oferecer a opção de compra antecipada de excesso de bagagem. O serviço pode ser solicitado no momento da aquisição da passagem pelo site [www.tam.com.br](http://www.tam.com.br) ou até 24 horas antes do voo por meio do call center. Em voos domésticos ou na América do Sul, o cliente pode comprar antecipadamente até 30 quilos além da franquia já inclusa no bilhete (23 quilos), com desconto de 20% sobre o valor do excedente que pagaria no balcão. Nos voos de e para a Europa e América do Norte o cliente pode adquirir antecipadamente até três peças de bagagem extra por passageiro. Apesar não ter desconto nesse caso, ao adquirir bagagem adicional antes de chegar ao aeroporto, o passageiro torna seu check-in mais rápido e aumenta a comodidade no momento do embarque.

Colocamos no ar novos layout e funcionalidades na página na internet ([www.tam.com.br](http://www.tam.com.br)). Com a remodelagem, o site passa a ser mais interativo e dá mais destaque para nossas ofertas e serviços. A loja virtual passa a ficar no canto esquerdo da página, com as opções de Check-in Web, alteração de bilhetes e venda de produtos como reserva de carro, trem, hotel ou atividades de lazer oferecidas pela TAM Viagens, além de seguro viagem (Mondial Assistance). A loja ainda pode ser minimizada, maximizada ou ter sua posição alterada na tela.

### Multiplus

Dando seguimento ao fato relevante publicado em 8 de novembro de 2011, A Multiplus informou que, em 2 de abril de 2012, assinou os acordos definitivos (inclusive um acordo de acionistas) referentes a joint venture no Brasil entre a Companhia e o Groupe Aeroplan Inc. ("Aimia"), focada na concepção, o desenvolvimento, a gestão e a consultoria em serviços analíticos voltadas para programas de fidelização e de incentivo a terceiros, denominada Companhia Brasileira de Serviços de Fidelização. A operação permanece sujeita à aprovação dos órgãos que compõem o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência

Neste trimestre, a Multiplus fez parcerias com duas de nossas unidades de negócio: TAM Cargo e TAM Viagens. Nossa operadora de Turismo alterou sua política de recompensa para beneficiar os clientes, facilitando o acúmulo de pontos Multiplus no TAM Fidelidade e com a TAM Cargo, os participantes da Multiplus que utilizarem o serviço TAM Cargo Pré-pago acumularão pontos e poderão trocá-los por envios de encomendas.

## Destaques da Multiplus no 1T12

No 1T12, a rede cresceu de 191 parcerias em dezembro de 2011 para 200 em março deste ano com destaque para Hotel Urbano e iMúsica. No mesmo período, a Multiplus atingiu 21,2 bilhões de pontos emitidos, representando um crescimento de 24,9% em relação ao mesmo período do ano anterior. Encerramos o trimestre com uma rede composta por 200 parcerias e 9,8 milhões de participantes, uma adição líquida de aproximadamente 400 mil participantes em três meses.

Quanto aos resultados financeiros, a Multiplus encerrou o trimestre com um faturamento de pontos de R\$ 430,4 milhões, representando um crescimento de 26,6% sobre o mesmo período do ano anterior. A receita líquida foi de R\$ 347,1 milhões, comparado a R\$ 242,0 milhões no primeiro trimestre do ano anterior. O custo total dos serviços prestados foi de R\$ 252,6 milhões nesse trimestre, enquanto a quantidade de pontos resgatados foi de 15,2 bilhões. As despesas operacionais foram R\$ 33,7 milhões no trimestre, com maior concentração em gastos com TI e pessoal visto que a companhia vem estruturando seu quadro de pessoal, seus processos e principais sistemas. A companhia apresentou um lucro líquido de R\$ 61,6 milhões, representando uma margem líquida de 17,7%.

## TAM Viagens

Com o objetivo ampliar ainda mais a participação da operadora no mercado brasileiro de varejo e oferecer ao consumidor cada vez mais conforto e facilidade na hora de escolher seus roteiros de viagem, a TAM Viagens acaba de inaugurar duas franquias nas lojas Pão de Açúcar de Alphaville, em Barueri (SP), e da Vila Clementino, na capital paulista.

A TAM Viagens lançou o seu perfil nas redes sociais Facebook ([www.facebook.com/tamviagensoficial](http://www.facebook.com/tamviagensoficial)) e Twitter (@tamviagens). Com isso, a operadora visa estreitar o relacionamento com seus clientes e facilitar a entrega de informações sobre roteiros, assim como promover ações diversas.

Nossa operadora de Turismo alterou sua política de recompensa para beneficiar os clientes, facilitando o acúmulo de pontos Multiplus no TAM Fidelidade. Por meio dessa parceria, os clientes têm mais opções para trocar pontos por uma grande variedade de produtos.

Em evento realizado no dia 21 de março em Paris pela Rail Europe (RIDE 2012), a TAM Viagens, nossa operadora de Turismo, foi reconhecida com o prêmio Melhor Performance do Thalys – trechos Europa: Paris/Bruxelas, Paris/Amsterdã, Paris/Colônia, Bruxelas/Amsterdã. Este prêmio traz a alegria do reconhecimento do empenho da equipe TAM Viagens em busca do sucesso nas vendas de um produto que agregado aos pacotes europeus, que torna a viagem de nossos passageiros uma experiência única, com muito conforto e rapidez.

## TAM Cargo

A TAM Cargo anunciou em abril o investimento em um novo terminal de cargas em São Paulo. Com 14 mil metros quadrados e capacidade de movimentação de 1.000 toneladas por dia, em sistema verticalizado, o novo projeto vai proporcionar um incremento de oito vezes em relação ao potencial atual de operação da unidade de negócios da TAM no aeroporto de São Paulo/Guarulhos. A construção tem início previsto para junho deste ano.

Desde março, por meio de uma parceria da TAM Cargo com a Multiplus, os participantes da Multiplus que utilizarem o serviço TAM Cargo Pré-pago acumularão pontos e poderão trocá-los por envios de encomendas. Com o TAM Cargo Pré-pago, o cliente pode enviar uma encomenda para qualquer lugar do Brasil por um valor fixo, independentemente de peso, desde que o volume caiba na caixa exclusiva do serviço.

## TAM MRO

Durante este trimestre, a TAM MRO nossa unidade de negócios de MRO (Maintenance, Repair and Overhaul) foi certificado pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) para prestar serviços de manutenção em aeronaves ATR-72 com matrícula brasileira e seus componentes. A autorização nos permite ampliar nossa oferta a terceiros e atender novos clientes. Desde julho de 2010, o TAM MRO estava certificado para o atendimento de aeronaves ATR-42.

A TAM MRO, é a mais nova integrante da Rede de MRO da Airbus. Atualmente, a TAM MRO já realiza serviços de manutenção para as famílias Airbus A320 e A330/A340, mas o acordo a certifica como prestador de serviços reconhecido e referenciado pela fabricante de aeronaves. A Rede de MRO da Airbus é formada por 18 fornecedores credenciados, localizados em diversos países, todos com experiência em manutenção de alta qualidade para as aeronaves da fabricante. Estamos confiantes em que nossa associação a esta prestigiada organização nos ajudará a conquistar novos negócios junto a companhias aéreas que operam aeronaves da Airbus, aumentando a cobertura da rede MRO da Airbus na América do Sul.

## Prêmios

Marco Antonio Bologna, presidente da TAM S.A. e da TAM Linhas Aéreas, foi apontado como o 11º CEO com melhor desempenho na América Latina. É o único executivo de companhia aérea no ranking, que listou os 50 melhores executivos

da região e resultou de uma pesquisa publicada pela Harvard Business Review (HBR), revista de administração e negócios publicada desde 1922 e ligada à Universidade de Harvard, nos EUA. Esta é a primeira vez que a publicação traz um ranking dos CEOs da região. Ao todo, foram avaliados 294 presidentes de 197 empresas de capital aberto da Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, México, Peru e Venezuela.

A TAM Linhas Aéreas seguiu como a companhia aérea preferida dos executivos brasileiros em 2011 no ranking da Associação Brasileira de Agências de Viagens Corporativas (Abracorp). Em 2012, a TAM continuará a investir para promover o crescimento no mercado de viagens corporativas. Em fevereiro, a companhia começou a permitir a utilização em seu site ([www.tam.com.br](http://www.tam.com.br)) de contas UATP (Universal Air Travel Plan), uma rede global de faturamento corporativo de passagens aéreas a baixo custo.

Recebemos o prêmio de melhor companhia da América Latina na administração de combustível para aviação em 2011. Esta é a terceira vez que a nossa área de Energia é reconhecida como o "Melhor Departamento de Combustível para Aviação" da região durante a conferência anual do AAG (Armbrust Aviation Group).

## Resultados Financeiros

Apresentamos nossos resultados do primeiro trimestre de 2012 (1T12). 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).

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.

### Principais indicadores financeiros e operacionais

| (Em Reais, exceto quando indicado)     | 1T12    | 1T11    | 1T12 vs 1T11 | 4T11    | 1T12 vs 4T11 |
|--|---------|---------|--------------|---------|--------------|
| Receita Líquida (milhões)              | 3.228,5 | 3.042,5 | 6,1%         | 3.579,3 | -9,8%        |
| Despesas Operacionais Totais (milhões) | 3.251,9 | 2.932,3 | 10,9%        | 3.281,4 | -0,9%        |
| EBIT (milhões)                         | -23,5   | 110,2   | -            | 297,9   | -            |
| EBIT Margem %                          | -0,7    | 3,6     | -            | 8,3     | -            |
| EBITDA (milhões)                       | 171,8   | 280,2   | -38,7%       | 485,9   | -64,7%       |
| EBITDA Margem %                        | 5,3     | 9,2     | -3,9 p.p.    | 13,6    | -8,3 p.p.    |
| EBITDAR (milhões)                      | 298,2   | 380,5   | -21,6%       | 611,9   | -51,3%       |
| EBITDAR Margem                         | 9,2     | 12,5    | -3,3 p.p.    | 17,1    | -7,9 p.p.    |
| Resultado Líquido (milhões)            | 100,9   | 128,8   | -21,7%       | 95,5    | 5,6%         |
| Resultado por Ação (reais)             | 0,6     | 0,8     | -21,7%       | 0,6     | 5,6%         |
| RASK Geral (centavos) <sup>1</sup>     | 16,3    | 15,9    | 2,2%         | 18,1    | -10,0%       |
| RASK Doméstico (centavos)              | 11,8    | 12,3    | -3,8%        | 12,7    | -7,4%        |
| RASK Internacional (centavos)          | 14,5    | 11,7    | 23,2%        | 14,1    | 2,9%         |
| RASK Internacional USD (centavos)      | 8,2     | 7,0     | 16,2%        | 7,8     | 4,8%         |
| Yield Geral (centavos) <sup>1</sup>    | 23,1    | 22,4    | 2,7%         | 26,1    | -11,6%       |
| Yield Doméstico (centavos)             | 18,1    | 18,2    | -0,8%        | 19,8    | -8,8%        |
| Yield Internacional (centavos)         | 17,5    | 14,8    | 18,8%        | 17,6    | -0,3%        |
| Yield Internacional USD (centavos)     | 9,9     | 8,9     | 12,1%        | 9,8     | 1,5%         |
| Load Factor %                          | 73,5    | 74,0    | -0,4 p.p.    | 72,6    | 0,9 p.p.     |
| Load Factor Doméstico %                | 68,1    | 70,4    | -2,3 p.p.    | 68,0    | 0,1 p.p.     |
| Load Factor Internacional %            | 82,5    | 79,6    | 2,9 p.p.     | 79,9    | 2,6 p.p.     |
| CASK (centavos)                        | 16,4    | 15,4    | 6,8%         | 16,6    | -1,1%        |
| CASK exceto combustível (centavos)     | 10,0    | 9,8     | 2,0%         | 10,4    | -3,4%        |
| CASK USD (centavos)                    | 9,3     | 9,2     | 0,8%         | 9,2     | 0,7%         |
| CASK USD exceto combustível (centavos) | 5,7     | 5,9     | -3,8%        | 5,8     | -1,7%        |

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

## Principais indicadores financeiros e operacionais ajustados

Através da nossa subsidiária Multiplus, oferecemos a possibilidade de troca de pontos, que são acumulados através do Programa Fidelidade, por passagens aéreas. Os participantes do programa acumulam pontos de diversas formas e podem trocá-los por diferentes prêmios. Uma parcela significativa de pontos resgatados pelos participantes do programa mencionado é utilizada na obtenção de bilhetes aéreos, que são comprados da TLA pela Multiplus. A obrigação da TLA em fornecer os serviços aos detentores de bilhetes-prêmio (comprados pela Multiplus da TLA e concedidos aos participantes do programa de fidelidade Multiplus) cessa apenas quando os serviços de transporte aéreo são fornecidos.

Até 31 de dezembro de 2011, reconhecíamos a receita das passagens-prêmio no momento do resgate dos pontos que geravam a obrigação, mesmo sem que esse bilhete tivesse sido voado. A partir de 2012, iniciamos o diferimento da receita decorrente das passagens-prêmio emitidas, porém não voadas, ou seja, somente reconhecemos a receita das passagens-prêmio no momento em que o passageiro efetua o check-in e o serviço de transporte aéreo é fornecido. O impacto deste registro nas informações trimestrais consolidadas em 31 de março de 2012 foi de R\$ 65,1 milhões líquido de impostos e R\$98,6 milhões na linha de receita de passageiros sendo que R\$ 60 milhões referente à receita de passageiros domésticos e R\$ 38,6 milhões referente à receita de passageiros internacionais. É importante mencionar que essa alteração não impacta os números da nossa subsidiária Multiplus.

Mostramos no quadro a seguir o impacto do diferimento da receita de bilhetes prêmio não voados nos nossos números do 1T12.

| (Em Reais, exceto quando indicado)         | 1T12     |          | Contábil vs Ajustado |
|--|----------|----------|----------------------|
|  | Contábil | Ajustado |                      |
| Receita Bruta (milhões)                    | 3,361.6  | 3,460.2  | -2.8%                |
| Receita Passageiro Doméstica (milhões)     | 1,523.4  | 1,583.4  | -3.8%                |
| Receita Passageiro Internacional (milhões) | 1,078.7  | 1,117.3  | -3.5%                |
| Despesas Operacionais Totais (milhões)     | 3,251.9  | 3,251.9  | 0.0%                 |
| EBIT (milhões)                             | -23.5    | 75.2     | -                    |
| EBIT Margem %                              | -0.7     | 2.3      | -3.0 p.p.            |
| EBITDA (milhões)                           | 171.8    | 270.4    | -36.5%               |
| EBITDA Margem %                            | 5.3      | 8.1      | -2.8 p.p.            |
| EBITDAR (milhões)                          | 298.2    | 396.8    | -24.9%               |
| EBITDAR Margem %                           | 9.2      | 11.9     | -2.7 p.p.            |
| RASK Geral (centavos) <sup>1</sup>         | 16.3     | 16.8     | -3.0%                |
| RASK Doméstico (centavos)                  | 11.8     | 12.3     | -3.9%                |
| RASK Internacional (centavos)              | 14.5     | 15.0     | -3.5%                |
| RASK Internacional USD (centavos)          | 8.2      | 8.5      | -3.5%                |
| Yield Geral (centavos) <sup>1</sup>        | 23.1     | 23.7     | -2.8%                |
| Yield Doméstico (centavos)                 | 18.1     | 18.8     | -3.8%                |
| Yield Internacional (centavos)             | 17.5     | 18.2     | -3.5%                |
| Yield Internacional USD (centavos)         | 9.9      | 10.3     | -3.5%                |

## Demonstrativo de resultado

| (Em milhões de Reais)   | 1T12             | 1T11             | 1T12 vs 1T11  | 4T11             | 1T12 vs 4T11  |
|---|------------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| <b>Receita operacional bruta</b>  | <b>3.361,6</b>   | <b>3.170,8</b>   | <b>6,0%</b>   | <b>3.750,2</b>   | <b>-10,4%</b> |
| Receitas de passageiros   | 2.602,1          | 2.372,8          | 9,7%          | 2.712,6          | -4,1%         |
| Doméstica   | 1.523,4          | 1.511,2          | 0,8%          | 1.641,4          | -7,2%         |
| Internacional   | 1.078,7          | 861,6            | 25,2%         | 1.071,3          | 0,7%          |
| Carga   | 208,6            | 255,1            | -18,2%        | 330,2            | -36,8%        |
| Doméstica   | 128,7            | 117,7            | 9,3%          | 154,4            | -16,6%        |
| Internacional   | 79,9             | 137,4            | -41,8%        | 175,9            | -54,6%        |
| Outras receitas operacionais  | 550,9            | 542,8            | 1,5%          | 707,3            | -22,1%        |
| Parcerias com Programa Fidelidade   | 0,0              | 103,3            | -             | 12,0             | -             |
| Fidelidade (resgate de pontos Multiplus)  | 239,2            | 227,0            | 5,4%          | 362,9            | -34,1%        |
| Agenciamento de viagens e turismo   | 20,1             | 14,3             | 40,2%         | 23,2             | -13,7%        |
| Outros (inclui Bilhetes vencidos)   | 291,6            | 198,2            | 47,1%         | 309,2            | -5,7%         |
| Impostos e outras deduções  | (133,1)          | (128,3)          | 3,8%          | (170,9)          | -22,1%        |
| <b>Receita líquida operacional</b>  | <b>3.228,5</b>   | <b>3.042,5</b>   | <b>6,1%</b>   | <b>3.579,3</b>   | <b>-9,8%</b>  |
| <b>Despesa dos serviços prestados e operacionais</b>                                    |                  |                  |               |                  |               |
| Combustíveis  | (1.266,6)        | (1.057,3)        | 19,8%         | (1.229,9)        | 3,0%          |
| Vendas e marketing  | (157,4)          | (237,6)          | -33,7%        | (262,0)          | -39,9%        |
| Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos                                       | (126,4)          | (100,3)          | 26,0%         | (126,0)          | 0,4%          |
| Pessoal   | (698,4)          | (676,0)          | 3,3%          | (684,4)          | 2,0%          |
| Manutenção e reparos (exceto pessoal)   | (139,1)          | (173,9)          | -20,0%        | (157,8)          | -11,8%        |
| Serviços de terceiros   | (224,4)          | (186,7)          | 20,2%         | (219,0)          | 2,5%          |
| Tarifas de decolagem, pouso e navegação   | (198,7)          | (164,0)          | 21,2%         | (179,6)          | 10,7%         |
| Depreciações e amortizações   | (195,2)          | (169,9)          | 14,9%         | (188,0)          | 3,8%          |
| Seguro de aeronaves   | (9,8)            | (11,9)           | -18,1%        | (10,0)           | -2,6%         |
| Outras  | (235,9)          | (154,7)          | 52,5%         | (224,7)          | 4,9%          |
| <b>Total das despesas dos serviços prestados e operacionais</b>                         | <b>(3.251,9)</b> | <b>(2.932,3)</b> | <b>10,9%</b>  | <b>(3.281,4)</b> | <b>-0,9%</b>  |
| <b>EBIT</b>   | <b>(23,5)</b>    | <b>110,2</b>     | <b>-</b>      | <b>297,9</b>     | <b>-</b>      |
| Movimentos nos valores de mercado dos derivativos de combustível                        | 54,3             | 55,8             | -2,7%         | 91,3             | -40,5%        |
| <b>Resultado após movimentos nos valores de mercados dos derivativos de combustível</b> | <b>30,8</b>      | <b>166,0</b>     | <b>-81,4%</b> | <b>389,2</b>     | <b>-92,1%</b> |
| Receita Financeira  | 1.183,3          | 252,4            | 368,8%        | 1.333,7          | -11,3%        |
| Despesa Financeira  | (1.010,7)        | (167,9)          | 502,1%        | (1516,0)         | 33,3%         |
| Derivativos de Hedge  | 8,5              | -                | -             | 12,8             | -             |
| <b>Resultado antes do imposto de renda e contribuição social</b>                        | <b>211,9</b>     | <b>250,5</b>     | <b>-15,4%</b> | <b>219,7</b>     | <b>-3,5%</b>  |
| Imposto de renda e contribuição social  | (94,1)           | (102,5)          | -8,2%         | (104,9)          | -10,3%        |
| <b>Resultado antes da participação de acionistas não controladores</b>                  | <b>117,8</b>     | <b>148,1</b>     | <b>-20,4%</b> | <b>114,8</b>     | <b>2,6%</b>   |
| Participação de acionistas não controladores  | (16,9)           | (19,3)           | -12,1%        | (19,3)           | -12,2%        |
| <b>Resultado líquido do período</b>   | <b>100,9</b>     | <b>128,8</b>     | <b>-21,7%</b> | <b>95,5</b>      | <b>5,6%</b>   |



## Resultado operacional por ASK

| (Em centavos de Reais por ASK)   | 1T12          | 1T11          | 1T12 vs 1T11 | 4T11          | 1T12 vs 4T11  |
|--|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| <b>Receita operacional bruta</b>                                       | <b>17,0</b>   | <b>16,6</b>   | <b>2,1%</b>  | <b>19,0</b>   | <b>-10,5%</b> |
| Receitas de passageiros  | 13,1          | 12,4          | 5,6%         | 13,7          | -4,3%         |
| Carga  | 1,1           | 1,3           | -21,2%       | 1,7           | -37,0%        |
| Outras receitas operacionais   | 2,8           | 2,8           | -2,2%        | 3,6           | -22,3%        |
| Deduções e impostos sobre vendas                                       | (0,7)         | (0,7)         | 0,0%         | (0,9)         | -22,3%        |
| <b>Receita líquida operacional (RASK)</b>                              | <b>16,3</b>   | <b>15,9</b>   | <b>2,2%</b>  | <b>18,1</b>   | <b>-10,0%</b> |
| <b>Despesa dos serviços prestados e operacionais</b>                   |               |               |              |               |               |
| Combustíveis   | (6,4)         | (5,5)         | 15,4%        | (6,2)         | 2,8%          |
| Vendas e marketing   | (0,8)         | (1,2)         | -36,2%       | (1,3)         | -40,0%        |
| Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos                      | (0,6)         | (0,5)         | 21,4%        | (0,6)         | 0,2%          |
| Pessoal  | (3,5)         | (3,5)         | -0,5%        | (3,5)         | 1,8%          |
| Manutenção e reparos (exceto pessoal)                                  | (0,7)         | (0,9)         | -22,9%       | (0,8)         | -12,0%        |
| Serviços de terceiros  | (1,1)         | (1,0)         | 15,8%        | (1,1)         | 2,3%          |
| Tarifas de decolagem, pouso e navegação                                | (1,0)         | (0,9)         | 16,7%        | (0,9)         | 10,5%         |
| Depreciações e amortizações  | (1,0)         | (0,9)         | 10,7%        | (1,0)         | 3,6%          |
| Seguro de aeronaves  | (0,0)         | (0,1)         | -21,1%       | (0,1)         | -2,8%         |
| Outros   | (1,2)         | (0,8)         | 46,9%        | (1,1)         | 4,7%          |
| <b>Total das despesas dos serviços prestados e operacionais (CASK)</b> | <b>(16,4)</b> | <b>(15,4)</b> | <b>6,8%</b>  | <b>(16,6)</b> | <b>-1,1%</b>  |
| <b>Spread (RASK - CASK)</b>  | <b>(0,1)</b>  | <b>0,6</b>    | <b>-</b>     | <b>1,5</b>    | <b>-</b>      |

## Comentários de desempenho

### Receita bruta

Aumento de 6,0% no 1T12 comparado com 1T11, atingindo R\$3.361,6 milhões, devido à:

#### Receita doméstica de passageiros

Aumento de 0,8%, atingindo R\$ 1.523,4 milhões devido ao crescimento da demanda em RPKs de 1,7%, combinado com uma redução de 0,8% no yield. Nossa oferta em ASKs cresceu 5,1%, reduzindo a taxa de ocupação em 2,3 p.p. para 68,1%. Com a combinação desses fatores, nosso RASK apresentou redução de 3,8%.

#### Receita internacional de passageiros

Aumento de 25,2% atingindo R\$ 1.078,7 milhões, devido ao crescimento da demanda em RPKs de 5,3% combinado com o aumento de 12,1% do yield em dólares, enquanto o yield em reais subiu 18,8%. O aumento da oferta foi de 1,6%, elevando em 2.9 p.p. a nossa taxa de ocupação para 82,5% no trimestre. Como resultado, o RASK, em dólares, aumentou 16,2%, enquanto em reais aumentou 23,2%.

#### Receita cargas

Redução de 18,2%, atingindo R\$ 550,9 milhões, como resultado do aumento de 9,3% na receita doméstica combinada a uma redução de 41,8% na receita internacional.

Visando melhorar a demonstração dos resultados de cargas, estamos divulgando as receitas já líquidas de comissionamento. Essa alteração impacta substancialmente os valores do mercado internacional devido à própria natureza comercial desse mercado. Desconsiderando-se esse efeito verificaríamos um aumento de 10,5% na receita total e de 12,6% no na receita internacional do 1T12.

#### Outras receitas

Aumento de 1,5% atingindo R\$ 550,9 milhões. Os resgates de pontos Multiplus registraram incremento de 5,4%, a receita com agenciamento de viagens e turismo (TAM Viagens) registrou um aumento de 40,2% e as parcerias com o programa fidelidade que eram os pontos do programa fidelidade emitidos em 2009 foram baixados em sua totalidade em 2011, em função da expiração dos pontos emitidos pela TAM Linhas Aéreas até 31 de dezembro de 2009. A receita de resgate de pontos Multiplus foi impactada pelo deferimento da receita decorrente das passagens-prêmio não voadas.

## **Despesas operacionais**

Aumento de 10,9%, atingindo R\$ 3.251,9 milhões no 1T12, comparado com R\$ 2.932,3 milhões registrados no 1T11, principalmente devido ao aumento nas despesas com combustível, arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos, depreciações e amortizações, serviços prestados por terceiros, tarifas de decolagem, pouso e navegação e outras. O CASK aumentou 6,8% atingindo R\$ 16,4 centavos no 1T12, comparado com R\$ 15,4 centavos no 1T11. O CASK excluindo as despesas com combustível aumentou 2,0%, atingindo R\$ 10,0 centavos no 1T12, comparado com R\$ 9,8 centavos no 1T11.

### **Combustíveis**

Aumento de 19,8%, atingindo R\$ 1.266,6 milhões no 1T12, comparado com R\$1.057,3 milhões registrados no 1T11, principalmente pelo aumento de 19% no preço médio por litro, que reflete a alta de 9,1% no preço do WTI (West Texas Intermediate) médio do trimestre contra o mesmo período do ano anterior; pela apreciação do dólar frente ao real em 6,0% na média do período e pelo aumento de 0,9% no volume consumido, devido ao aumento de 2,9% na quantidade de horas voadas. O aumento foi parcialmente compensado pelo aumento da etapa média em 6,7%, e pela redução de 0,4 p.p das taxas de ocupação das aeronaves. Por ASK aumentaram 15,4%.

### **Vendas e marketing**

Redução de 33,7%, atingindo R\$ 157,4 milhões. Em relação à receita bruta, reduziu de 7,5% no 1T11 para 4,7% no 1T12. Por ASK reduziram 36,2% no trimestre. A redução na linha de vendas e marketing se deve, principalmente, às alterações na demonstração de resultados de cargas, onde o comissionamento é abatido diretamente da receita. Desconsiderando-se esse efeito, verificaríamos uma redução de 8,0% no 1T12 e por ASK reduziriam 11,4% no trimestre.

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

Aumento de 26,0%, atingindo R\$ 126,4 milhões, principalmente devido ao aumento de quatro aeronaves (excluindo os ATRs) classificados como leasing operacional, pela inclusão de um motor e pela apreciação do dólar em relação ao real em 6,0% na média do trimestre, além do aumento médio da taxa LIBOR que passou de 0,46% no 1T11 para 0,77% no 1T12. Por ASK aumentaram 21,4%.

### **Pessoal**

Aumento de 3,3%, atingindo R\$ 698,4 milhões, em função do reajuste salarial de 6,17% concedido a partir de dezembro de 2011 e pelo aumento de 2,9% no número de funcionários no período. O aumento da quantidade de funcionários é devido principalmente ao aumento da nossa operação, porém é importante notar o ganho de produtividade já que por ASK reduziram 0,5%.

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

Redução de 20,0%, atingindo R\$ 139,1 milhões, devido principalmente pelo aumento da etapa média em 6,7%, e pelo menor número de checks C e D e foi parcialmente compensado pelo aumento de nossa frota em 9 aeronaves, pelo aumento de horas voadas totais em 2,9% e pela apreciação do dólar em relação ao real em 6,0% na média do trimestre contra o mesmo período de 2011. Por ASK reduziram 22,9%.

### **Serviços de terceiros**

Aumento de 20,2%, atingindo R\$ 224,4 milhões, devido principalmente: i) custos de GDS que são denominados em dólar impactados pela apreciação do dólar em relação ao real em 6,0% na média do 1T12 contra 1T11; e ii) custos relacionados ao processo de fusão com a LAN para a criação da LATAM. Por ASK aumentaram 15,8%.

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

Aumento de 21,2%, atingindo R\$ 198,7 milhões, devido ao aumento de 6,8% nos quilômetros voados no período, além de nossa expansão no mercado internacional, onde as tarifas são mais elevadas e foram impactadas pela apreciação de 6,0% do dólar frente ao real. Tivemos também o impacto dos novos valores das tarifas domésticas em vigor desde março/2011. Por ASK aumentaram 16,7%.

### **Depreciação e amortização**

Aumento de 14,9%, atingindo R\$ 195,2 milhões, principalmente em função da adição de 5 novas aeronaves à nossa frota classificadas como leasing financeiro atingindo 85 aeronaves nesta modalidade. Por ASK aumentaram 10,7%.

### **Seguro de aeronaves**

Redução de 18,1%, atingindo R\$ 9,8 milhões, principalmente devido a melhores condições contratadas em 2012 quando comparamos com 2011 e pela redução de 1,7% no número de passageiros embarcados. A redução foi parcialmente compensada pelo aumento da frota em 9 aeronaves, pela apreciação do dólar em relação ao real em 6,0% na média do 1T12 contra 1T11. Por ASK reduziram 21,1%.

### **Outras**

Aumento de 52,5%, atingindo R\$ 235,9 milhões impactados principalmente pela reavaliação da possibilidade de recebimento de créditos vencidos, vale lembrar que essa linha também é composta por outros itens como despesas administrativas e gerais, além de gastos ligados a passageiros e operações. Por ASK aumentaram 46,9%.



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

Receita de R\$ 54,3 milhões no 1T12 contra uma receita de R\$ 55,8 milhões no 1T11. Veja maiores detalhes no tópico resultado financeiro e derivativos de combustível na página 9.

### Resultado financeiro líquido

Receita financeira de R\$ 181,1 milhão no 1T12 contra uma receita de R\$ 84,6 milhões no 1T11. Veja maiores detalhes no tópico resultado financeiro e derivativos de combustível na página 9.

### Resultado líquido

Lucro líquido de R\$ 100,9 milhões em virtude do exposto acima, que representou uma margem de 3,1% no 1T12, comparada a uma margem de 4,2% no 1T11.

### EBIT

A nossa margem EBIT foi de -0,7% atingindo R\$ 23,5 milhões negativos no 1T12, o que representou uma redução de 4,3 p.p em relação ao 1T11, em consequência do aumento de 6,1% na receita líquida aliada ao aumento de 10,9% nas despesas operacionais.

### EBITDAR

A nossa margem EBITDAR foi de 9,2%, atingindo R\$ 298,2 milhões no 1T12, o que representou uma redução de 3,3 p.p. em relação ao 1T11, em função de todos os fatores descritos anteriormente em nossas receitas e despesas.

## Resultado financeiro e derivativos de combustível

| (Em milhões de Reais)                                     | 1T12      | 1T11    | 1T12 vs 1T11 | 4T11      | 1T12 vs 4T11 |
|---|-----------|---------|--------------|-----------|--------------|
| Receitas financeiras                                      |           |         |              |           |              |
| Receitas de juros sobre aplicações financeiras            | 46,4      | 38,0    | 22,1%        | 45,5      | 2,1%         |
| Ganhos cambiais   | 1.124,7   | 209,2   | 437,6%       | 1.283,1   | -12,3%       |
| Ganhos com instrumentos financeiros - WTI                 |           |         |              |           |              |
| Realizado   | 6,9       | -       | 0,0%         | 6,8       | 0,6%         |
| Não Realizado   | 47,4      | 58,5    | -19,0%       | (41,7)    | -            |
| Receita Financeira - Depósitos Judiciais                  | 7,0       | -       | -            | -         | -            |
| Derivativos - Hedge Accounting                            | 8,5       | -       | -            | -         | -            |
| Outras  | 5,1       | 5,2     | -0,7%        | 5,1       | 0,0%         |
| Total   | 1.246,0   | 310,9   | 300,7%       | 1.298,9   | -4,1%        |
| Despesas financeiras                                      |           |         |              |           |              |
| Perdas cambiais   | (884,0)   | (57,8)  | -            | (1.368,8) | -35,4%       |
| Despesas de juros   | (117,3)   | (97,9)  | 19,8%        | (134,2)   | -12,6%       |
| Perdas com instrumentos financeiros - WTI                 |           |         |              |           |              |
| Realizado   | -         | (2,7)   | -            | (5,4)     | -            |
| Não Realizado   | -         | -       | -            | 131,6     | -            |
| Derivativos - Hedge Accounting                            | -         | -       | -            | 12,8      | -            |
| Outras  | (9,3)     | (12,0)  | -22,4%       | (13,0)    | -28,4%       |
| Total   | (1.010,7) | (170,4) | 493,1%       | (1.377,1) | -26,6%       |
| Resultado financeiro líquido e derivativos de combustível | 235,4     | 140,5   | 67,5%        | (78,2)    | -            |

### Receitas de juros sobre aplicações financeiras

Encerramos o 1T12 com aproximadamente R\$ 2,0 bilhões entre caixa, equivalentes de caixa e aplicações financeiras. O rendimento desse montante representou uma receita de juros no valor de R\$ 46,4 milhões, comparada com uma receita de R\$ 38,0 no 1T11. Esse aumento se deve, principalmente, pelo aumento do saldo de caixa do 1T12 comparado ao 1T11 em R\$ 100 milhões.

### Ganhos e perdas cambiais

Totalizou uma receita líquida de R\$ 240,7 milhões em função da variação cambial de R\$ 1,88 por dólar no final do 4T11 para R\$ 1,82 por dólar no final do 1T12, impactando a nossa dívida atrelada à moeda norte americana (principalmente: (i) arrendamentos mercantis financeiros; (ii) bônus seniores; e (iii) outros empréstimos. No mesmo período do ano passado registramos uma receita líquida de R\$ 151,4 milhões.

### Despesas de Juros

A nossa despesa total de juros representou R\$ 117,3 milhões, referentes aos arrendamentos mercantis e aos juros pagos por nossas emissões de debêntures, bonds e outros empréstimos. No mesmo período do ano anterior registramos uma despesa de R\$ 97,9 milhões.

### Ganhos e perdas com instrumentos financeiros – WTI

Encerramos o 1T12 com um ganho líquido realizado com instrumentos financeiros de hedge de R\$ 6,9 milhões. Em função da marcação a mercado das nossas posições de hedge de combustível, o ganho não realizado com instrumentos financeiros do 1T12 totalizou R\$ 47,4 milhões.

### Depósitos judiciais

Encerramos o 1T12 com uma receita de R\$ 7,0 milhões referente a atualização monetária dos depósitos judiciais.

### Derivativos designados como Hedge Accounting

Totalizou uma receita de R\$ 8,5 milhões em função da marcação a mercado das posições de hedge de dólar da Multiplus.

## Fluxo de caixa

| (Em milhões de Reais)  | 1T12    | 1T11    | 1T12 vs 1T11 | 4T11    | 1T12 vs 4T11 |
|--|---------|---------|--------------|---------|--------------|
| Acréscimo (redução) de caixa líquido pelas atividades:       |         |         |              |         |              |
| Operacionais   | 259,9   | (105,0) | -            | 535,8   | -51,5%       |
| De investimento  | (53,9)  | (109,3) | -50,7%       | (150,2) | -64,1%       |
| De financiamento   | (302,5) | (233,6) | 29,5%        | (250,6) | 20,7%        |
| <hr/>  |         |         |              |         |              |
| Acréscimo (redução) líquido no caixa e equivalentes de caixa | (96,5)  | (447,9) | -78,5%       | 135,0   | -            |

### Fluxo de Caixa das atividades operacionais

O caixa gerado nas atividades operacionais foi de R\$ 259,9 milhões no 1T12 comparado a um caixa líquido utilizado de R\$ 105,0 milhões no 1T11. Este aumento decorre substancialmente dos seguintes principais fatores: a) Crescimento da receita em 6,1%; b) Crescimento dos custos em 10,9%; c) Crescimento do resultado financeiro em 114,2%, devido principalmente a da variação cambial sobre os passivos financeiros; e d) Aumento no volume de resgates dos ativos mensurados ao valor justo por meio do resultado, totalizando uma redução desses ativos de R\$ 359,4 milhões.

### Fluxo de Caixa das atividades de investimento

O caixa consumido nas atividades de investimentos foi R\$ 53,9 milhões no 1T12, enquanto no 1T11 foi consumido R\$ 109,3 milhões. Essa redução reflete a variação nas seguintes principais transações: a) Menor volume de transações de pré-pagamento de aeronaves no montante de R\$ 104,8 milhões, passando para R\$ 31,4 milhões no 1T12 quando comparado aos R\$ 136,3 milhões do 1T11; b) Aumento no volume de investimentos em ativo imobilizado e intangível, que somados totalizam R\$ 10,8 milhões, passando para R\$ 58,5 milhões no 1T12 em comparação com R\$ 47,7 milhões no 1T11; e c) Redução no volume de resgates do caixa restrito em R\$ 28,2 milhões, passando para R\$ 28,4 milhões no 1T12 quando comparado com R\$ 56,6 milhões resgatados no 1T11.

### Fluxo de Caixa das atividades de financiamento

O caixa consumido pelas atividades de financiamento foi R\$ 302,5 milhões, enquanto no 1T11 ocorreu um consumo de R\$ 233,6 milhões. Esse aumento está representado substancialmente por: a) Aumento no volume dos dividendos pagos aos acionistas não controladores da Multiplus no 1T12 no valor de R\$ 48,2, passando para R\$ 70,2 no 1T12 quando comparado aos R\$ 22,0 pagos no 1T11; b) Pagamento da 3ª parcela principal das debêntures da controlada TAM Linhas Aéreas no montante de R\$ 50,0 milhões no 1T12 (a amortização do principal destas debêntures teve início em julho de 2011); e redução do volume de pagamento das parcelas de leasing financeiros em decorrência de: i) renegociação de 8 contratos no 1T11, que passaram de pagamentos mensais para pagamentos semestrais, o que representou uma redução de R\$ 53,2 milhões ii) 3 novos contratos de leasing firmados após o 1T11 que representaram um aumento nos pagamentos do 1T12 de R\$ 7,1 milhões e iii) aumento no valor dos pagamentos no montante de R\$ 14,9 milhões em decorrência do aumento da taxa de câmbio no 1T12 em relação ao 1T11. Com isso, o volume de pagamentos representou uma menor saída de caixa no montante de R\$ 31,2 milhões, passando para R\$ 170,111 no 1T12 quando comparado ao valor de R\$ 201,3 milhões pagos no 1T11.

## Informações por segmento

Nas tabelas abaixo expomos separadamente os Ativos e o Demonstrativo de Resultado das Operações Aéreas, do Multiplus e da controladora TAM SA, bem como suas eliminações e o resultado consolidado do primeiro trimestre de 2012.

### Ativos e demonstrativo de resultado

|   | Operações<br>Aéreas | Multiplus      | TAM<br>S.A.    | Combinado        | Eliminação       | Consolidado     |
|---|---------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|-----------------|
| <b>Total do ativo</b>   | <b>15.414,7</b>     | <b>1.181,7</b> | <b>2.386,6</b> | <b>18.983,0</b>  | <b>(3.239,3)</b> | <b>15.743,6</b> |
| <b>Receita Líquida</b>  | <b>3.214,6</b>      | <b>347,1</b>   | -              | <b>3.561,7</b>   | <b>(333,2)</b>   | <b>3.228,5</b>  |
| Despesas operacionais   | (3.277,5)           | (286,3)        | (21,3)         | <b>(3.585,1)</b> | 333,2            | (3.251,9)       |
| Equivalência patrimonial  |                     | -              | 113,7          | <b>113,7</b>     | (113,7)          | -               |
| <b>Lucro operacional antes das variações do valor justo de derivativos de combustível</b> | <b>(63,0)</b>       | <b>60,9</b>    | <b>92,4</b>    | <b>90,2</b>      | <b>(113,7)</b>   | <b>(23,4)</b>   |
| Variações do valor justo de derivativos de combustível                                    | 54,3                | -              | -              | 54,3             | -                | 54,3            |
| <b>Lucro / (prejuízo) operacional</b>   | <b>(8,7)</b>        | <b>60,9</b>    | <b>92,4</b>    | <b>144,5</b>     | <b>(113,7)</b>   | <b>30,8</b>     |
| Receitas financeiras  | 1.146,6             | 25,8           | 10,9           | 1.183,3          | -                | 1.183,3         |
| Despesas financeiras  | (1.005,2)           | (0,2)          | (5,2)          | (1.010,7)        | -                | (1.010,7)       |
| Despesas com Hedge Accounting   |                     | 8,5            |                | 8,5              | -                | 8,5             |
| <b>Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social</b>                | <b>132,7</b>        | <b>94,9</b>    | <b>98,0</b>    | <b>325,6</b>     | <b>(113,7)</b>   | <b>211,9</b>    |
| Imposto de renda e contribuição social  | (63,6)              | (33,3)         | 2,9            | (94,1)           | -                | (94,1)          |
| <b>Lucro/(prejuízo) do exercício</b>  | <b>69,0</b>         | <b>61,6</b>    | <b>100,9</b>   | <b>231,5</b>     | <b>(113,7)</b>   | <b>117,8</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 três emissões de bônus seniores e ao final do primeiro trimestre de 2012 totalizava R\$ 8,4 bilhões. Deste total, 91% 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 março de 2012                       |                          |
|------------------------|------------------------------|------------------|----------------|-------------------|-------------------|-------------|--|--------------------------|
|                        | Arrendamentos<br>Financeiros | Empréstimos      | Debêntures     | Bônus<br>seniores | Total             | %<br>Total  | Arrendamentos<br>não incluídos no<br>balanço | Dívida Total<br>Ajustada |
| <b>Curto Prazo</b>     |                              |                  |                |                   |                   |             |  |                          |
| 12 meses               | 889.750                      | 1.041.030        | 331.986        | 164.849           | 2.427.615         | 22%         | 355.247                                      | 2.782.862                |
| <b>Longo Prazo</b>     |                              |                  |                |                   |                   |             |  |                          |
| 2013                   | 550.622                      | 8.318            | 76.126         | 139.804           | 774.870           | 7%          | 206.211                                      | 981.081                  |
| 2014                   | 704.405                      | 2.265            | 144.316        | 164.849           | 1.015.836         | 9%          | 196.409                                      | 1.212.244                |
| 2015                   | 615.241                      | 1.203            | 132.290        | 164.849           | 913.582           | 8%          | 138.742                                      | 1.052.324                |
| 2016                   | 534.921                      | 1.203            | 120.240        | 164.849           | 821.212           | 7%          | 106.949                                      | 928.161                  |
| 2017                   | 505.494                      | 1.203            | 108.531        | 692.143           | 1.307.371         | 12%         | 63.603                                       | 1.370.974                |
| A partir de 2017       | 1.868.144                    | 4.905            | 0              | 1.847.767         | 3.720.816         | 34%         | 137.353                                      | 3.858.168                |
| <b>Total</b>           | <b>5.668.577</b>             | <b>1.060.126</b> | <b>913.490</b> | <b>3.339.109</b>  | <b>10.981.301</b> | <b>100%</b> | <b>1.204.514</b>                             | <b>12.185.814</b>        |
| Efeito do desconto     | -583.463                     | -40.055          | -186.291       | -1.311.062        | -2.120.872        | -19%        | 0  | -2.120.872               |
| <b>Valor contábil</b>  | <b>5.085.114</b>             | <b>1.020.070</b> | <b>727.199</b> | <b>2.028.046</b>  | <b>8.860.429</b>  | <b>81%</b>  | <b>1.204.514</b>                             | <b>10.064.943</b>        |
| Em moeda estrangeira   | 99%                          | 99%              | 0%             | 100%              | 91%               |             | 100%   | 92%                      |
| Em moeda local         | 1%                           | 1%               | 100%           | 0%                | 9%                |             | 0%   | 8%                       |

Incluindo a dívida relacionada aos arrendamentos operacionais que não são consideradas no balanço, o total da dívida sobe para R\$ 9,6 bilhões, sendo 92% denominados em moeda estrangeira.

## Hedge de Combustível

### Posição atual

|                      | Volume <sup>1</sup> | Strike <sup>2</sup> | Cobertura <sup>3</sup> |
|----------------------|---------------------|---------------------|------------------------|
| 2T12                 | 1.125               | 81,7                | 28%                    |
| 1S12                 | 2.100               | 81,9                | 25%                    |
| 1S13                 | 1.200               | 86,9                | 14%                    |
| 2S13                 | 1.050               | 87,0                | 13%                    |
| 1S14                 | 150                 | 80,0                | 2%                     |
| <b>Abr12 - Mar13</b> | <b>3.825</b>        | <b>82,6</b>         | <b>23%</b>             |
| <b>Abr13 - Mar14</b> | <b>1.725</b>        | <b>86,6</b>         | <b>11%</b>             |

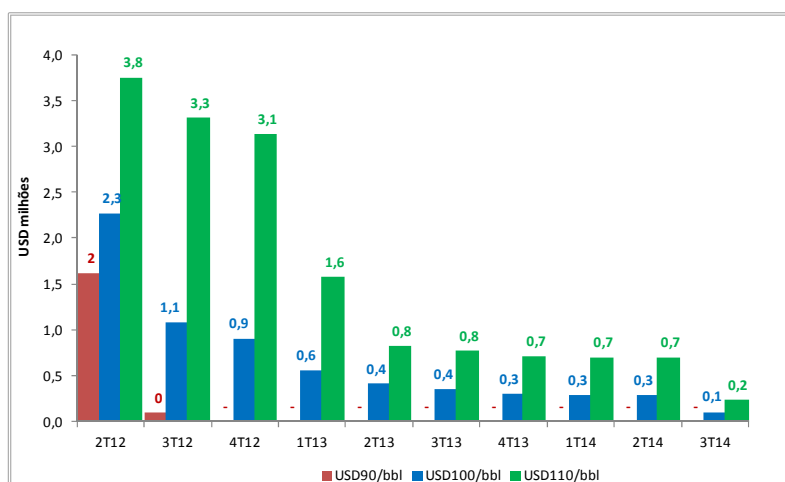
1 – Volume em milhares de barris  
2 – Strike médio (USD/barril)  
3 – Cobertura do consumo projetado

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 pode ser observada nossa posição atual de hedge, o strike médio e o percentual de cobertura do consumo esperado.

Para os próximos 12 meses temos cobertura para 23% do consumo a um strike médio de US\$ 82,6 por barril. Entre abril de 2013 e março de 2014, nosso percentual de cobertura é de 11% do consumo projetado e strike médio de US\$ 86,6 por barril.

### Impacto no fluxo de caixa

Com base nas nossas posições de hedge atual, apresentamos uma análise de sensibilidade do efeito caixa das nossas posições de hedge até o terceiro trimestre de 2014, simulando os valores de WTI médios em 90, 100 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.



## Derivativos Multiplus

A Multiplus está exposta a risco cambial em suas atividades comerciais normais, visto que a maior parte dos contratos de venda de pontos com as instituições financeiras são referenciados em dólares americanos. Esses parceiros representaram aproximadamente 70% do faturamento da Multiplus no trimestre.

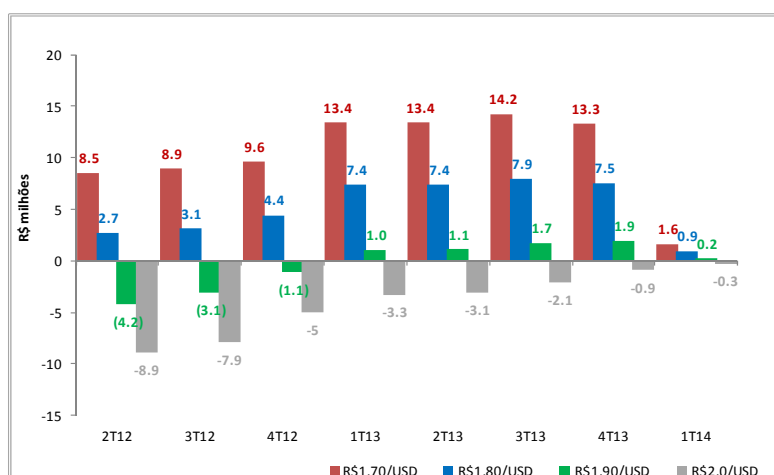
A organização aprovou em dezembro de 2010 uma política de riscos financeiros, determinando limites de cobertura e lista de instrumentos financeiros permitidos, além de regras de elegibilidade e de concentração por contraparte.

### Posição atual

|               | 2012         | 2013         | 2014       | Total        |
|---------------|--------------|--------------|------------|--------------|
| <b>Volume</b> | <b>228,0</b> | <b>283,0</b> | <b>8,0</b> | <b>519,0</b> |
| PUT*          | 1,8          | 1,9          | 1,9        | 1,9          |
| CALL*         | 1,9          | 2,0          | 2,0        | 2,0          |

\* Média dos preços de exercício (R\$/USD)

### Sensibilidade



## Mercado de Aviação

|                              | 1T12   | 1T11   | 1T12 vs 1T11 | 4T11   | 1T12 vs 4T11 |
|------------------------------|--------|--------|--------------|--------|--------------|
| <b>Mercado Doméstico</b>     |        |        |              |        |              |
| Indústria                    |        |        |              |        |              |
| ASK (milhões)                | 31.050 | 27.891 | 11,3%        | 30.243 | 2,7%         |
| RPK (milhões)                | 21.563 | 20.106 | 7,2%         | 20.800 | 3,7%         |
| Load Factor (%)              | 69,4   | 72,1   | -2,6 p.p.    | 68,8   | 0,7 p.p.     |
| <b>Mercado Internacional</b> |        |        |              |        |              |
| Indústria                    |        |        |              |        |              |
| ASK (milhões)                | 8.206  | 8.404  | -2,3%        | 8.261  | -0,7%        |
| RPK (milhões)                | 6.611  | 6.428  | 2,8%         | 6.439  | 2,7%         |
| Load Factor (%)              | 80,6   | 76,5   | 4,1 p.p.     | 77,9   | 2,6 p.p.     |

### Mercado doméstico

O primeiro trimestre é marcado por passageiros viajando a lazer em função do período de férias escolares e carnaval. Além da alta utilização de bilhetes prêmio do programa fidelidade.

Em comparação com o 1º trimestre de 2011, a indústria apresentou crescimento na oferta (em ASKs) de 11,3%, e crescimento de 7,2% da demanda (em RPKs), no mesmo período. Como consequência, a taxa de ocupação da indústria apresentou uma redução de 2.6 p.p., atingindo 69,4% no 1T12 versus 72,1% no 1T11.

### Mercado doméstico – TAM

Comparando com o primeiro trimestre de 2011, aumentamos a nossa frota Narrow Body em sete aeronaves. Como resultado, nossa capacidade aumentou 4,2% no período, que combinado com o aumento da demanda de 2,4% resultou em uma taxa de ocupação no trimestre de 68,1%, uma redução de 1.2 p.p. com relação ao mesmo período do ano anterior.

Anunciamos novidades em nossa malha aérea: (i) o lançamento de uma rota direta ligando Brasília (DF) e Aracaju (SE); (ii) adicionando uma nova frequência diária entre a capital do País e Manaus (AM); (iii) e o primeiro voo diário ligando Guarulhos a Navegantes.

### Mercado internacional

No primeiro trimestre de 2012, a demanda por voos internacionais manteve-se aquecida. A indústria apresentou uma redução crescimento na oferta (em ASKs) de 2,3% comparando o 1T12 com o 1T11, ao passo que a demanda (em RPKs) cresceu 2,8% no mesmo período. Esses fatores levaram a um aumento na taxa de ocupação da indústria de 4,1 p.p., de 76,5% para 80,6%, no 1T11 e 1T12, respectivamente.

### Mercado internacional – TAM

Comparando com o primeiro trimestre de 2011, aumentamos a nossa frota Wide Body em duas aeronaves A330. Como resultado nossa capacidade aumentou 3,4% no período, que combinado com o aumento da demanda de 7,0% resultou em um aumento de 2.7 p.p. na taxa de ocupação no trimestre atingindo 82,5%.

Como parte da nossa estratégia de atender às necessidades dos clientes, priorizando a rentabilidade, aumentaremos em 62% a oferta de assentos entre São Paulo e Miami. A partir de 12 de novembro deste ano, passaremos a operar os voos já existentes na rota com novas aeronaves Boeing 777-300, que serão recebidos no segundo semestre do ano.

Desde outubro do ano passado, operamos voos diários ligando o Brasil e o México, e em março laçamos mais uma facilidade para os clientes: o serviço de web check-in para este voo. Além disso, assinamos com a Aeroméxico um acordo de codeshare que aumenta as opções de voo para os clientes. Nossos passageiros do voo de São Paulo para a Cidade do México terão à sua disposição conexão imediata para destinos como Acapulco, Cancún, Ciudad Obregón, Guadalajara, León, Los Cabos, Monterrey, Poza Rica e Veracruz, além de qualquer outro dos 40 aeroportos servidos pela Aeroméxico naquele país.

## Frota atual

Finalizamos o primeiro trimestre de 2012 com 156 aeronaves (sem considerar os ATRs).

| Modelos            | Capacidade         | 1º trimestre |            |                 |           |              |           |          |          |
|--------------------|--------------------|--------------|------------|-----------------|-----------|--------------|-----------|----------|----------|
|                    |                    | Total        |            | Tipo de Leasing |           |              |           | Própria  |          |
|                    |                    |              |            | Financeiros     |           | Operacionais |           |          |          |
| 2012               | 2011               | 2012         | 2011       | 2012            | 2011      | 2012         | 2011      |          |          |
| <b>A330</b>        | 212 / 213 assentos | 20           | 18         | 18              | 16        | 2            | 2         | 0        | 0        |
| <b>A340</b>        | 267 assentos       | 2            | 2          | 2               | 2         | 0            | 0         | 0        | 0        |
| <b>B767</b>        | 205 assentos       | 3            | 3          | 3               | 3         | 0            | 0         | 0        | 0        |
| <b>B777</b>        | 365 assentos       | 4            | 4          | 4               | 4         | 0            | 0         | 0        | 0        |
| <b>Wide Body</b>   |                    | 29           | 27         | 27              | 25        | 2            | 2         | 0        | 0        |
| <b>A319</b>        | 144 assentos       | 30           | 26         | 16              | 16        | 14           | 10        | 0        | 0        |
| <b>A320</b>        | 156 / 174 assentos | 88           | 86         | 34              | 31        | 54           | 55        | 0        | 0        |
| <b>A321</b>        | 220 assentos       | 9            | 8          | 8               | 8         | 1            | 0         | 0        | 0        |
| <b>Narrow Body</b> |                    | 127          | 120        | 58              | 55        | 69           | 65        | 0        | 0        |
| <b>ATR-42</b>      | 45 assentos        | 5            | 5          | 0               | 0         | 0            | 2         | 5        | 3        |
| <b>Total</b>       |                    | <b>161</b>   | <b>152</b> | <b>85</b>       | <b>80</b> | <b>71</b>    | <b>69</b> | <b>5</b> | <b>3</b> |

A classificação apresentada de acordo com o tipo de arrendamento segue requerimento contábil. Contratualmente, temos 10 aeronaves que são arrendamento financeiro, 4 A319, 1 A320, 1 A321 e 4 B777.

## Frota futura

| Modelos                  | 2012       | 2013       | 2014       | 2015       |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>A330</b>              | 20         |            |            |            |
| <b>A340</b>              | 2          |            |            |            |
| <b>A350</b>              | 0          |            |            |            |
| <b>Airbus Wide Body</b>  | 22         | 20         | 23         | 24         |
| <b>B767</b>              | 3          | 3          | 0          | 0          |
| <b>B777</b>              | 8          | 10         | 12         | 12         |
| <b>Total Wide Body</b>   | 33         | 33         | 35         | 36         |
| <b>A319</b>              | 30         |            |            |            |
| <b>A320</b>              | 85         |            |            |            |
| <b>A321</b>              | 9          |            |            |            |
| <b>Total Narrow Body</b> | 124        | 129        | 134        | 140        |
| <b>Total</b>             | <b>157</b> | <b>162</b> | <b>169</b> | <b>176</b> |



## Estimativas 2012

Revisamos as nossas estimativas de oferta e demanda para o mercado doméstico em 2012, com o objetivo de assegurar a rentabilidade das operações. Ao observar o comportamento do mercado nos últimos meses, analisamos a elasticidade na demanda em relação ao preço das passagens e por isso fizemos uma revisão no nosso *guidance* onde prevemos que a quantidade de assentos disponíveis em voos dentro do Brasil deve continuar estável ou ser reduzida em até 2% (anteriormente esperávamos crescer até 2%), enquanto a demanda deve crescer entre 7% e 9% (a expectativa anterior era de um crescimento entre 8% e 11%). Além disso, revisamos a estimativa para a taxa de câmbio, refletindo a expectativa demonstrada no boletim FOCUS. As outras estimativas para este ano continuam inalteradas, inclusive o plano de frota.

|                                     | Estimativa 2012 Original |      | Estimativa 2012 Revisada |      | Real 2012 Jan - Mar |
|-------------------------------------|--------------------------|------|--------------------------|------|---------------------|
|                                     | Min.                     | Máx. | Min.                     | Máx. |                     |
| <b>Mercado Doméstico</b>            |                          |      |                          |      |                     |
| <b>Crescimento da demanda (RPK)</b> | 8%                       | 11%  | 7%                       | 9%   | 7%                  |
| <b>Crescimento de oferta (ASK)</b>  | 1%                       | 3%   | -1%                      | 1%   | 4%                  |
| Doméstico                           | 0%                       | 2%   | -2%                      | 0%   | 5%                  |
| Internacional                       | 1%                       | 3%   | 1%                       | 3%   | 3%                  |
| <b>Taxa de ocupação</b>             | 76%                      | 78%  | 76%                      | 78%  | 73%                 |
| Doméstica                           | 72%                      | 74%  | 72%                      | 74%  | 68%                 |
| Internacional                       | 83%                      | 85%  | 83%                      | 85%  | 83%                 |
| <b>Premissas</b>                    |                          |      |                          |      |                     |
| WTI médio (USD)                     |                          | 95   |                          | 95   | 103                 |
| Taxa dólar média (R\$/USD)          |                          | 1.74 |                          | 1.82 | 1.77                |

No acumulado do 1º trimestre de 2012 o crescimento da demanda do mercado ficou em 7%, dentro das nossas estimativas, enquanto que o crescimento da nossa oferta ficou 5% acima do nosso *guidance*, a redução na oferta de assentos das rotas domésticas será feita com a diminuição na utilização média diária das aeronaves. No mercado internacional, estamos dentro da nossa estimativa, crescendo 3% entre janeiro e março de 2012 comparado ao mesmo período de 2011.

Não prevemos a abertura de novas rotas em 2012, porém trabalharemos para consolidar e incrementar a produtividade dos voos já existentes e para aumentar frequências para alguns destinos internacionais. A previsão é encerrar o ano com um load factor entre 72% e 74% no segmento doméstico e entre 83% e 85% no internacional.

## Tabelas

### Dados operacionais da companhia

|   | 1T12    | 1T11    | 1T12 vs 1T11 | 4T11    | 1T12 vs 4T11 |
|---|---------|---------|--------------|---------|--------------|
| <b>Total</b>  |         |         |              |         |              |
| Passageiros transportados pagos (milhares)                    | 9.120   | 9.279   | -1,7%        | 9.331   | -2,3%        |
| RPK (milhões)   | 14.576  | 14.126  | 3,2%         | 14.368  | 1,5%         |
| ASK (milhões)   | 19.828  | 19.101  | 3,8%         | 19.787  | 0,2%         |
| Taxa de ocupação (Load factor) - %                            | 73,5    | 74,0    | -0,4 p.p.    | 72,6    | 0,9 p.p.     |
| Taxa de ocupação de equilíbrio (BELF) - %                     | 74,0    | 71,3    | 2,8 p.p.     | 73,1    | 0,9 p.p.     |
| Tarifa Média Geral  | 285     | 256     | 11,6%        | 279     | 2,3%         |
| Horas Voadas  | 170.472 | 165.684 | 2,9%         | 169.067 | 0,8%         |
| Quilômetros voados (milhares)                                 | 105.663 | 98.977  | 6,8%         | 105.171 | 0,5%         |
| Litros de combustível (milhares)                              | 667.381 | 661.212 | 0,9%         | 681.757 | -2,1%        |
| Utilização de aeronaves (horas por dia) <sup>1</sup>          | 13,3    | 13,2    | 1,1%         | 12,9    | 2,9%         |
| Número de Etapas  | 79.365  | 79.338  | 0,0%         | 80.445  | -1,3%        |
| Etapa Média   | 1.331   | 1.248   | 6,7%         | 1.307   | 1,8%         |
| No. Funcionários  | 29.961  | 29.110  | 2,9%         | 29.768  | 0,6%         |
| - TAM Linhas Aéreas   | 28.897  | 27.791  | 4,0%         | 28.752  | 0,5%         |
| - TAM Airlines (TAM Mercosur)                                 | 487     | 484     | 0,6%         | 485     | 0,4%         |
| - TAM Viagens   | 457     | 395     | 15,7%        | 422     | 8,3%         |
| - Multiplus   | 120     | 111     | 8,1%         | 109     | 10,1%        |
| - Pantanal  | 0       | 329     | -            | 0       | -            |
| WTI Fechamento (NYMEX) (em US\$/Barril)                       | 103,0   | 106,7   | -3,5%        | 98,8    | 4,2%         |
| WTI Médio (NYMEX) (em US\$/Barril)                            | 103,0   | 94,5    | 9,1%         | 93,8    | 9,8%         |
| Taxa dólar de fechamento                                      | 1,82    | 1,63    | 11,9%        | 1,88    | -2,9%        |
| Taxa dólar médio  | 1,77    | 1,67    | 6,0%         | 1,80    | -1,8%        |
| <b>Mercado Doméstico</b>                                      |         |         |              |         |              |
| Passageiros transportados pagos (milhares)                    | 7.684   | 7.852   | -2,1%        | 7.885   | -2,5%        |
| RPK doméstico (milhões)                                       | 8.426   | 8.288   | 1,7%         | 8.278   | 1,8%         |
| ASK doméstico (milhões)                                       | 12.373  | 11.767  | 5,1%         | 12.168  | 1,7%         |
| Taxa de ocupação doméstico (Load factor) - %                  | 68,1    | 70,4    | -2,3 p.p.    | 68,0    | 0,1 p.p.     |
| Market share - %  | 39,4    | 41,8    | -2,4 p.p.    | 40,4    | -1,0 p.p.    |
| <b>Mercado Internacional</b>                                  |         |         |              |         |              |
| Passageiros transportados pagos (milhares) <sup>2</sup>       | 1.436   | 1.427   | 0,7%         | 1.446   | -0,7%        |
| RPK internacional (milhões) <sup>2</sup>                      | 6.150   | 5.838   | 5,3%         | 6.089   | 1,0%         |
| ASK internacional (milhões) <sup>2</sup>                      | 7.455   | 7.334   | 1,6%         | 7.619   | -2,2%        |
| Taxa de ocupação internacional (Load factor) - % <sup>2</sup> | 82,5    | 79,6    | 2,9 p.p.     | 79,9    | 2,6 p.p.     |
| Market share - %  | 88,1    | 85,6    | 2,5 p.p.     | 88,6    | -0,5 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

<sup>3</sup> Exclui estagiários

## Balanço patrimonial condensado

| (Em milhões de Reais)  | 31 de março de 2012 | 31 de dezembro de 2011 | 31 de março de 2012                                      | 31 de dezembro de 2011 |
|--|---------------------|------------------------|--|------------------------|
| <b>Ativo</b>   |                     |                        | <b>Passivo</b>   |                        |
| <b>Circulante</b>  |                     |                        | <b>Circulante</b>  |                        |
| Caixa e equivalentes de caixa                                      | 553,6               | 650,1                  | Fornecedores   | 566,0                  |
| Ativos financeiros mensurados ao valor justo por meio do resultado | 1.344,0             | 1.684,9                | Passivos financeiros                                     | 2.021,8                |
| Contas a receber   | 2.125,8             | 1.819,0                | Salários e encargos sociais                              | 436,6                  |
| Estoques   | 220,1               | 212,6                  | Receita diferida   | 1.558,1                |
| Tributos a recuperar   | 257,1               | 421,0                  | Impostos e tarifas a recolher                            | 345,9                  |
| Imposto de renda e contribuição social a recuperar                 | 154,3               | 72,9                   | Imposto de renda e contribuição social a recolher        | 22,7                   |
| Despesas do exercício seguinte                                     | 119,2               | 122,0                  | Juros sobre o capital próprio e Dividendos a pagar       | 0,9                    |
| Instrumentos financeiros derivativos                               | 49,0                | 27,2                   | Instrumentos financeiros derivativos                     | 9,5                    |
| Outros ativos circulantes  | 84,3                | 85,4                   | Programa de Recuperação Fiscal                           | 47,2                   |
|  | <u>4.907,5</u>      | <u>5.095,2</u>         | Outros passivos circulantes                              | 182,5                  |
|  |                     |                        |  | <u>5.191,0</u>         |
| Ativos não circulante disponíveis para venda                       | 18,2                | 21,5                   |  | <u>5.246,1</u>         |
|  |                     |                        |  |                        |
| <b>Não Circulante</b>  |                     |                        | <b>Não circulante</b>                                    |                        |
| Caixa restrito   | 65,4                | 93,8                   | Passivos financeiros                                     | 6.838,7                |
| Ativos financeiros - depósito bancário                             | 85,1                | 138,0                  | Instrumentos financeiros derivativos                     | 9,5                    |
| Imposto de renda e contribuição social diferidos                   | 38,8                | 48,5                   | Receita diferida   | 196,0                  |
| Depósitos em garantia  | 61,0                | 57,0                   | Provisões  | 275,1                  |
| Pré pagamento de manutenção  | 529,1               | 547,9                  | Programa de recuperação fiscal                           | 431,2                  |
| Outros ativos não circulantes                                      | 53,1                | 46,8                   | Impostos e tarifas a recolher                            | 0,0                    |
| Instrumentos financeiros derivativos                               | 19,9                | 8,6                    | Imposto de renda e contribuição social diferidos         | 108,5                  |
| Imobilizado  | 9.372,6             | 9.318,0                | Outros passivos não circulantes                          | 476,3                  |
| Intangível   | 592,9               | 610,0                  |  | <u>8.335,3</u>         |
|  | <u>10.818,0</u>     | <u>10.868,6</u>        |  | <u>8.615,0</u>         |
|  |                     |                        | <b>Total do Passivo</b>                                  | <b>13.526,3</b>        |
|  |                     |                        |  | <b>13.861,1</b>        |
|  |                     |                        | <b>Patrimônio líquido</b>                                |                        |
|  |                     |                        | Capital e reservas atribuídos aos acionistas da TAM S.A. |                        |
|  |                     |                        | Capital social   | 819,9                  |
|  |                     |                        | Reserva de capital                                       | 145,8                  |
|  |                     |                        | Reserva de lucros  | 530,0                  |
|  |                     |                        | Ajuste de avaliação patrimonial                          | 577,9                  |
|  |                     |                        | Lucros acumulados  | 100,6                  |
|  |                     |                        |  | <u>2.174,3</u>         |
|  |                     |                        | Participação dos acionistas não controladores            | 43,0                   |
|  |                     |                        |  | <u>71,3</u>            |
|  |                     |                        | <b>Total do Patrimônio Líquido</b>                       | <b>2.217,3</b>         |
|  |                     |                        |  | <b>2.124,1</b>         |
| <b>Total do Ativo</b>  | <b>15.743,6</b>     | <b>15.985,2</b>        | <b>Total do Passivo</b>                                  | <b>15.743,6</b>        |
|  |                     |                        |  | <b>15.985,2</b>        |

## Fluxo de caixa

| (Em milhões de Reais)  | Período de três meses findos em |                        |
|--|---------------------------------|------------------------|
|  | 31 de Março<br>de 2012          | 31 de Março<br>de 2011 |
| <b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>                                       |                                 |                        |
| Caixa gerado (utilizado nas) das operações   | 436,5                           | 81,3                   |
| Tributos pagos   | (66,2)                          | (76,1)                 |
| Juros pagos  | (110,5)                         | (110,2)                |
| <b>Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais</b>                | <b>259,9</b>                    | <b>(105,0)</b>         |
| <b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>                                    |                                 |                        |
| Investimento/Resgate em caixa restrito   | 28,4                            | 56,6                   |
| Recursos na venda de imobilizado/ intangível   | 0,3                             | 0,8                    |
| Aquisições de imobilizado  | (47,8)                          | (21,9)                 |
| Aquisições de ativos intangíveis   | (10,7)                          | (25,8)                 |
| Depósitos em garantia  | (5,2)                           | 0,9                    |
| Reembolsos   | 3,3                             | 3,8                    |
| Depósitos efetuados  | (8,6)                           | (2,9)                  |
| Pré-pagamentos de aeronaves  | (18,9)                          | (119,9)                |
| Reembolsos   | 12,6                            | 16,3                   |
| Pagamentos   | (31,4)                          | (136,3)                |
| <b>Caixa líquido aplicado (utilizado nas) nas atividades de investimento</b>             | <b>(53,9)</b>                   | <b>(109,3)</b>         |
| <b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>                                   |                                 |                        |
| Recompra/ (venda) de ações em tesouraria   | 1,1                             | 3,0                    |
| Dividendos e juros sobre o capital próprio aos acionistas não controladores da Multiplus | (70,2)                          | (22,0)                 |
| Empréstimos de curto e longo prazo   | (13,2)                          | (13,2)                 |
| Debentures - pagamentos  | (50,0)                          | -                      |
| Arrendamento mercantil financeiro  | (170,1)                         | (201,3)                |
| <b>Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento</b>            | <b>(302,5)</b>                  | <b>(233,6)</b>         |
| <b>Aumento / (redução) líquido no caixa e equivalentes de caixa</b>                      | <b>(96,5)</b>                   | <b>(447,9)</b>         |
| Caixa e equivalentes de caixa no início do período                                       | 650,1                           | 1.012,2                |
| Caixa e equivalentes de caixa no fim do período  | 553,6                           | 564,3                  |

## 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)  
Líbano Miranda Barroso (CFO e Diretor  
de Relações com Investidores)  
Jorge Bonduki Helito (RI)  
Suzana Michelin Ramos (RI)  
Marina Guzman (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 42 destinos no Brasil e 19 na América Latina, Estados Unidos e Europa. Por meio de acordos com empresas nacionais e estrangeiras, chegamos a 92 aeroportos brasileiros e a outros 92 destinos internacionais. Nossa participação no mercado doméstico foi de 38,3% no mês de março, além disso, detemos a liderança entre as companhias brasileiras que operam rotas para o exterior, com 90,3% de market share nesse mercado. Com a maior frota de aviões de passageiros do país (156 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 18 milhões de bilhetes por meio de resgate de pontos e faz parte da rede Multiplus, que possui hoje 8,9 milhões de associados. Membro da Star Alliance - a maior aliança de companhias aéreas do mundo - desde maio de 2010, integramos uma rede que abrange 1.293 destinos em 190 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.