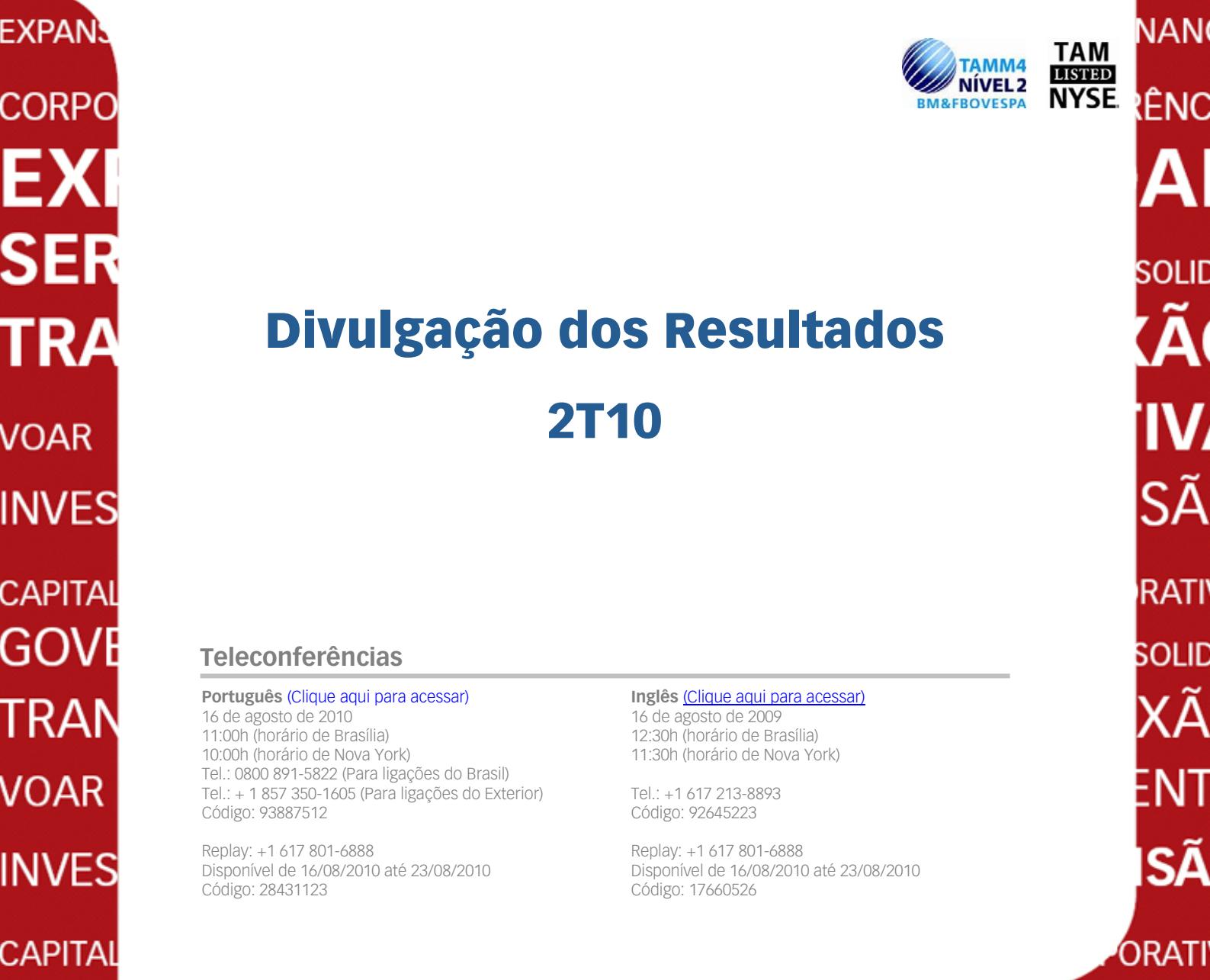


GOVERNANÇA CORPORATIVA INVESTIMENTO SOLID  
TRANSPARÊNCIA EXPANSÃO CAPITAL PAIXÃO  
VOAR SERVIR GOVERNANÇA CORPORATIVA  
INVESTIMENTO SOLIDEZ TRANSPARÊNCIA EXPANSÃO  
CAPITAL PAIXÃO VOAR SERVIR GOVERNANÇA CORPORATIVA  
**INVESTIMENTO** SOLIDEZ TRANSPARÊNCIA



## Divulgação dos Resultados

**2T10**

### Teleconferências

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

16 de agosto de 2010  
11:00h (horário de Brasília)  
10:00h (horário de Nova York)  
Tel.: 0800 891-5822 (Para ligações do Brasil)  
Tel.: +1 857 350-1605 (Para ligações do Exterior)  
Código: 93887512

Replay: +1 617 801-6888

Disponível de 16/08/2010 até 23/08/2010  
Código: 28431123

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

16 de agosto de 2009  
12:30h (horário de Brasília)  
11:30h (horário de Nova York)

Tel.: +1 617 213-8893  
Código: 92645223

Replay: +1 617 801-6888

Disponível de 16/08/2010 até 23/08/2010  
Código: 17660526

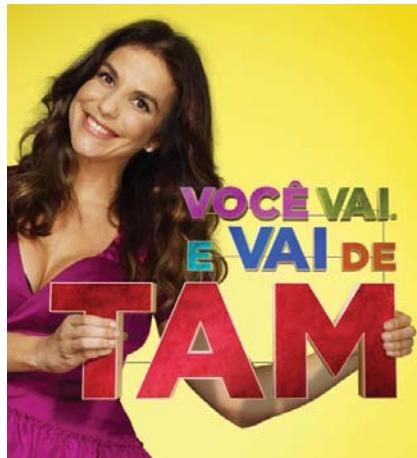
INVESTIMENTO SOLIDEZ TRANSPARÊNCIA  
VOAR SERVIR GOVERNANÇA  
**SOLIDEZ** TRANSPARÊNCIA



**São Paulo, 12 de agosto de 2010 – (BM&FBOVESPA: TAMM4, NYSE: TAM)** Apresentamos nossos resultados do segundo trimestre de 2010 (2T10). 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).

## Destaques e Eventos

### Esforços de vendas



Lançamos nosso **novo projeto de varejo**, que inclui venda de passagens nas Casas Bahia, novos produtos, uma nova campanha publicitária com a cantora Ivete Sangalo e outras ações com o objetivo de incentivar o uso do transporte aéreo. Queremos continuar sendo a companhia aérea de quem viaja a negócios, mas também queremos conquistar todos os públicos, fazendo com que as viagens de avião sejam cada vez mais acessíveis para o conjunto da população brasileira.

Com esse novo projeto lançamos a assinatura da campanha **"Você vai e vai de TAM"**. A campanha conta com um conjunto de peças que serão exibidas por 18 meses, com o objetivo de ter uma presença mais consistente e perene na mídia.

Esse projeto se baseia na importância estratégica de trabalhar com **clientes que viajam basicamente a lazer**, onde acreditamos que o percentual desse passageiro deve subir dos atuais cerca de 30% do mercado brasileiro para 40% em um prazo de cinco ou seis anos. Para conquistar esse novo público, temos de trabalhar em três frentes: comunicação; canais de venda (por isso a importância

da parceria com as Casas Bahia); e canais de pagamento (hoje somos a empresa aérea que oferece o maior número de possibilidades de pagamento, e as iniciativas do projeto de varejo incluem novidades como o parcelamento em 12 vezes pelo cartão Itaú e cartão Casas Bahia).

Implementamos em nosso website novas possibilidades de compra, com mais facilidades e benefícios. Passamos a oferecer pelo site o serviço de **bilhetes multissegmento**, que oferece a opção de busca de voos e tarifas para vários aeroportos em apenas uma transação. Lançamos o **perfil de tarifas internacional**, desenhado para se adaptar às necessidades de cada cliente, desde aqueles que determinam suas viagens em função do preço, até executivos que viajam com frequência e buscam mais flexibilidade e benefícios. Outra novidade em nosso website é o **Giro TAM**, um único bilhete que permite fazer três paradas antes de chegar ao destino final, voltado especialmente ao público jovem.

Passamos a oferecer duas novidades a bordo, trazendo mais conforto e comodidade aos passageiros. Lançamos o **Assento Conforto**, com maior espaço para as pernas, em todas as rotas para os Estados Unidos e Europa e para Santiago, Buenos Aires e Caracas na América do Sul. Demos, também, início à segunda etapa do serviço de **Duty Free a bordo** em voos internacionais para Buenos Aires, Santiago, Montevidéu, Caracas e Lima. A primeira etapa foi iniciada em todos os nossos voos próprios de longo curso para a Europa e os Estados Unidos e também nos voos para Buenos Aires e Santiago operados com aeronave de grande porte.

Estamos ampliando as opções oferecidas aos agentes de viagem e clientes corporativos para emissão de bilhetes com a assinatura de acordos com Sabre e Amadeus para disponibilizar nosso conteúdo completo de tarifas e inventário no mercado brasileiro por meio dos **Sistemas Globais de Distribuição (GDS)**. Vamos, contudo, continuar utilizando o portal e-TAM, canal próprio de distribuição baseado na plataforma tecnológica da Amadeus, com as mesmas informações contidas nos GDSS.

Vamos inaugurar até o final deste ano um escritório administrativo e comercial próprio em **Hong Kong** para dar suporte ao crescimento de nossas atividades na Ásia, mercado que atendemos por meio de acordos de codeshare. A expectativa é que o nosso faturamento no mercado asiático aumente consideravelmente nos próximos anos, ancorado na nova estrutura, no trabalho dos representantes locais e na entrada na Star Alliance.

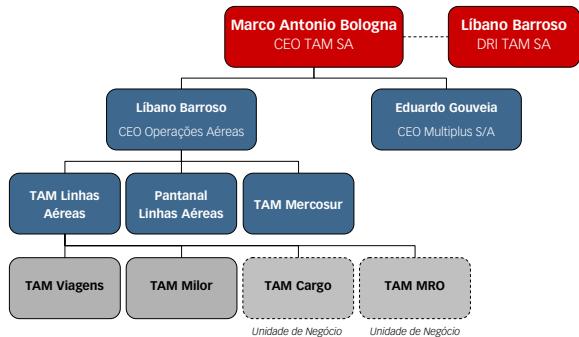
Firmamos novos acordos de codeshare com a **Continental Airlines e a Swiss Airways**, ambas integrantes da Star Alliance. A parceria com a Continental inclui diversas rotas dentro dos Estados Unidos, no Brasil e entre os dois países. Já com a Swiss, ampliamos a parceria e agora os clientes poderão partir de São Paulo e Rio de Janeiro com a TAM, fazer conexão em Paris com a Swiss e desembarcar em Zurique, desfrutando de diversos benefícios.

## Governança corporativa

Anunciamos mais um passo para a criação de uma grande corporação com a **aquisição da TAM Milor**, titular das marcas TAM e outras correlatas, utilizadas pela TAM S.A., TAM Linhas Aéreas e demais empresas coligadas. A operação de compra acontece pela TAM Linhas Aéreas, e o valor totaliza R\$ 169.877.000,00, sendo 15% pagos em dinheiro na data de assinatura do contrato e 85% em notas promissórias em favor dos vendedores, sendo que esse crédito será aportado em aumento de capital da TAM SA, mediante subscrição de novas ações ordinárias, quitando a dívida da TAM Linhas Aéreas. O aumento do capital será no montante de R\$144.395.450,00, mediante a emissão de 5.621.634 novas ações ordinárias, ao preço de emissão de R\$ 25,69 por cada ação ordinária. O prazo para exercício do direito de preferência iniciou-se no dia 02 de agosto e vai até 31 de agosto de 2010, inclusive.

Com isso, esperamos alguns importantes benefícios, como:

- **Melhoria da governança corporativa:** Estamos eliminando transações com partes relacionadas e gerando o mesmo fluxo de distribuição de resultados para todos os acionistas através do pagamento de dividendos.
- **Fluxo de caixa:** Redução perpétua de cerca de R\$ 17 milhões por ano, corrigidos pelo IGP-M, além de passarmos a ter uma entrada de caixa pelo pagamento de royalties da TAM Aviação Executiva e das franquias da TAM Viagens.
- **Incorporação de ativo valioso:** Estamos incorporando na Holding TAM SA a 17ª marca mais valiosa do país e a primeira no setor de transporte aéreo, avaliada em R\$ 347 milhões, segundo publicação recente da consultoria global Interbrand. Além disso, estimamos que para fazer a reposição da marca, teríamos um custo avaliado em R\$ 250 milhões. Outro ponto importante é que nossos investimentos em divulgação e fortalecimento da marca serão feitos em um ativo da própria companhia.



## Debêntures (Evento subsequente)

Ampliamos os prazos de amortização e de pagamento dos juros relativos a 600 debêntures simples, não conversíveis em ações, com valor nominal unitário de R\$ 1.000.000,00, no montante total de R\$ 600 milhões, emitidas em 24 de julho de 2009, com vencimento em 24 de julho de 2013, em emissão pública com esforços restritos de distribuição junto a investidores qualificados, nos termos da Instrução CVM nº 476. De forma consensual com o Banco do Brasil, parceiro da companhia nessa operação financeira, os juros remuneratórios das debêntures, inicialmente estabelecidos com base na variação acumulada de 126,5% da taxa DI, foram reduzidos para 124% dessa taxa.

O vencimento foi postergado em quatro anos, de 24 de julho de 2013 para 24 de julho de 2017, e a amortização do valor nominal dos títulos foi ampliada de pagamentos trimestrais para semestrais e, adicionalmente, o vencimento da primeira parcela, inicialmente previsto para 24 de julho de 2010, foi postergado em 18 meses, para 24 de janeiro de 2012, com impacto positivo no fluxo de caixa da companhia. A periodicidade dos pagamentos dos juros remuneratórios das debêntures passou de mensal a semestral, igualmente com reflexos favoráveis no caixa. Entendemos que as alterações foram benéficas para as duas partes da parceria.

## Pantanal Linhas Aéreas



Modernizamos a **identidade visual** da Pantanal, visando aproximação com o grupo TAM. A motivação da mudança significa mais do que trazer modernidade à marca, pois o alinhamento de traços e cores possibilita a utilização dos mesmos materiais, com simples adaptações às particularidades de cada companhia. A Pantanal criou uma campanha publicitária para divulgar seus novos destinos, a ampliação da oferta de assentos nas rotas já existentes e a entrada de novas aeronaves na frota. No aeroporto de Congonhas, a Pantanal manterá suas três posições de check-in e a loja de passagens, e em Guarulhos, a companhia implantará um quiosque de vendas. Os demais aeroportos nos quais já opera também terão suas áreas de atendimento modificadas.

A partir de 23 de agosto, **ampliaremos a malha** da Pantanal dos atuais seis destinos atendidos para um total de 17 cidades brasileiras, aumentando sua oferta de voos e de assentos disponíveis. Aumentaremos os ASKs em mais de sete vezes, de 3 milhões para cerca de 22 milhões. Já a quantidade de etapas será aumentada em 84%, passando de 220 para 405 etapas por semana.

A nova malha terá 48 voos, sendo que 23 deles serão operados a partir do aeroporto de Congonhas, outros 23 de Guarulhos, ambos em São Paulo, e dois de Brasília. As linhas operadas com as aeronaves ATR 42, com capacidade para 45 passageiros, terão como origem ou destino o aeroporto de Guarulhos, enquanto aquelas que vão decolar ou pousar em



Congonhas e Brasília serão operadas com três aeronaves Airbus – duas A319, com 144 lugares, e uma A320, com 174 assentos para passageiros.

Essas três aeronaves Airbus foram alugadas para a Pantanal por um período de seis meses pela TAM Linhas Aéreas. Esses aviões estavam em processo de devolução porque seus contratos de leasing estavam próximos do vencimento, os quais foram prorrogados até que a Pantanal defina a ampliação e renovação de sua frota própria.

## **Multiplus Fidelidade**

Os clientes da rede Multiplus Fidelidade poderão se beneficiar da **nova parceria firmada com a Oi**, com a possibilidade de acumular pontos e resgatar prêmios por meio do Oi Pontos, o programa de relacionamento que a empresa está lançando. A parceria com a Oi reforça o posicionamento do Multiplus Fidelidade de trazer liberdade para que cada consumidor acumule e resgate pontos da maneira que julgar mais conveniente. Os clientes do Multiplus Fidelidade e de seus parceiros passam a ter a possibilidade de ganhar pontos em mais de 125 parceiros, que estão distribuídos em cerca de 10.500 estabelecimentos. Na hora de trocar seus pontos, os consumidores poderão resgatar produtos e serviços da Oi, além de passagens nacionais e internacionais da TAM Linhas Aéreas, roteiros turísticos da TAM Viagens no Brasil e no exterior, produtos e serviços no Bomclube (Walmart), vantagens exclusivas em produtos e serviços no Km de Vantagens (Postos Ipiranga), livros, CDs e DVDs no Mais Cultura (Livraria Cultura), diárias no AClub (Accor) e mais de 300 opções de prêmios no Shopping Multiplus. Considerando todos os clientes cadastrados nas bases de dados de cada um dos parceiros, a rede Multiplus conta com uma base potencial de 83 milhões de pessoas.

Com a entrada do sistema Siebel Loyalty, o Multiplus Fidelidade terá **nova plataforma operacional**, tornando possível operacionalizar os programas parceiros em um mesmo local. Uma das vantagens é a rápida troca de dados e de informação entre os diferentes programas de fidelização participantes da rede. O primeiro programa a terceirizar a sua operação para o sistema adotado pelo Multiplus é o TAM Fidelidade, onde o extrato de pontos e a senha de resgate do TAM Fidelidade são de responsabilidade do Multiplus Fidelidade.

Para acessar os resultados do segundo trimestre da Multiplus SA visite: [www.multiplusfidelidade.com.br/ri](http://www.multiplusfidelidade.com.br/ri).

## **MRO**

Nossa unidade de MRO (Maintenance, Repair and Overhaul) alcançou no final do primeiro semestre deste ano a **marca de 1.235 checks realizados** desde sua inauguração, em 2001. O número inclui os checks C e D, os mais completos na área de manutenção preventiva, e outros serviços realizados tanto em aeronaves da companhia como de terceiros. Com nossa infra-estrutura e constante ampliação de nossas certificações, estamos plenamente capacitadas para realizar serviços de manutenção tanto internamente como para outras grandes companhias. Em 2009, cerca de 25% dos checks foram realizados para terceiros, como as companhias aéreas LAN e Avianca (antiga OceanAir).

Além disso, recebemos certificação da ANAC para realizar **manutenção de aeronaves ATR-42**, nos permitindo cuidar integralmente dos aviões da Pantanal, além de realizar serviços simples nos motores PW 120/121/121A das aeronaves ATR-42 e alguns testes operacionais, além de trabalhos de galvanoplastia (banho de níquel e prata). Recebemos também **certificação da autoridade aeronáutica do Canadá**, para prestar serviços de manutenção em aeronaves com matrícula naquele país e seus componentes. Essas novas certificações permitem a ampliação de nossa oferta de serviços a terceiros e o atendimento a novos clientes no mercado.

## **TAM Viagens**

A TAM Viagens, nossa operadora de turismo, surgiu há 12 anos como um eficiente canal de vendas da nossa companhia e se prepara agora para crescer de forma sustentável, se transformando em uma **rede de franquias**. O objetivo é promover o crescimento sustentável da rede de lojas, aumentar as vendas, otimizar os custos e padronizar o serviço e a comunicação visual. Com o sistema de franquias, devemos chegar a 200 lojas em dois anos e alcançar um considerável aumento da receita.

Lançamos o **novo site** da TAM Viagens, que, além de manter as funções do anterior, como busca de roteiros pré-definidos e a possibilidade de customizar a rota, permite buscas de forma muito mais rápida e intuitiva. Possui uma área onde os usuários podem trocar opiniões a respeito dos destinos operados por nossa operadora de turismo e dá a possibilidade de buscar roteiros de acordo com os segmentos de atuação da TAM Viagens, como viagens para a família, esportes, experiências, ecoturismo e muitos outros. O novo site também está integrado ao Google Maps, facilitando a localização das nossas lojas. O usuário também pode traçar rotas e caminhos.

## Nossa história

Em julho, **completamos 34 anos**. A pequena empresa regional criada pelo Comandante Rolim em 12 de julho de 1976 é hoje a maior empresa aérea do Brasil, no caminho da consolidação como marca global com nossa entrada na Star Alliance. Continuamos seguindo em frente sem esquecer nossas origens, mantendo vivo o maior legado deixado por nosso fundador: o Espírito de Servir.



Uma forma de comemorarmos nossos 34 anos de existência é com a reabertura do **Museu TAM**. Localizado em São Carlos, o museu é o maior do mundo mantido por uma companhia aérea e reúne o maior acervo de aviação na América Latina. Conta com 96 aeronaves históricas em seu acervo e várias estão em condições de voo. O acervo retrata a evolução da aviação, e conta também a nossa história ao longo desses anos. O museu tem o objetivo de preservar a memória

da aviação por meio da conservação, restauração, aquisição e permuta de objetos de valor histórico, artístico e documental. Esse projeto conta com o benefício da Lei Federal de Incentivo à Cultura (Lei Rouanet), criada pelo Ministério da Cultura para incentivar projetos culturais e artísticos.



A reinauguração do Museu está sendo comemorada com o **projeto Vintage**, que também resgata a nossa história e a essência de nossa cultura. Uma ação inédita no setor de aviação que conta com a customização de duas aeronaves A319 adaptadas em todos os detalhes e caracterizadas como se fossem antigas. Uma das aeronaves remete à década de 1970, com layout de quando éramos uma companhia aérea regional. A outra tem pintura de 1990, momento que marca nossa expansão e reconhecimento no mercado doméstico.

## Outros destaques

Conquistamos o **primeiro lugar** entre as empresas do setor de transporte na 37ª edição das **Melhores e Maiores da EXAME - 2010**. Além do primeiro lugar em Transporte, também surgimos com a 6ª maior folha de salários do país, o 8º maior lucro e a 4ª mais rentável. O levantamento nos mostra como a 37ª maior empresa do país em vendas, e entre as campeãs da globalização, também tivemos destaque entre as empresas brasileiras mais internacionalizadas, considerando as vendas de passagens internacionais.

A maior companhia aérea da Grécia, a **Aegean Airlines**, ingressa na Star Alliance. Com a nova integrante, o número de membros da aliança passa a ser de 28 empresas. A Grécia é um dos destinos de férias mais procurados do mundo e a Aegean oferece a possibilidade de viajar para mais de 17 pontos no país. Além disso, tem importância estratégica devido à sua posição geográfica no Mediterrâneo oriental, atuando como o principal ponto de acesso à União Europeia no Sudeste do continente. Com a Aegean, a rede da Star Alliance na Grécia cobre agora mais de 1,5 mil voos por semana para 69 destinos, em 27 países.

## Mercado de Aviação

	2T10	2T09	2T10 vs 2T09	1T10	2T10 vs 1T10	Jan - Jun 2010	Jan - Jun 2009	Variação
<b>Mercado Doméstico</b>								
Indústria								
ASK (milhões)	23.794	20.029	18,8%	23.755	0,2%	47.549	39.781	19,5%
RPK (milhões)	15.034	12.520	20,1%	17.019	-11,7%	32.052	25.123	27,6%
Load Factor (%)	63,2	62,5	0,7 p.p.	71,6	-8,5 p.p.	67,4	63,2	4,3 p.p.
<b>Mercado Internacional</b>								
Indústria								
ASK (milhões)	7.605	7.547	0,8%	7.640	-0,5%	15.245	15.163	0,5%
RPK (milhões)	5.637	4.941	14,1%	5.819	-3,1%	11.456	10.100	13,4%
Load Factor (%)	74,1	65,5	8,6 p.p.	76,2	-2,1 p.p.	75,1	66,6	8,5 p.p.

### Mercado doméstico

A indústria apresentou crescimento na oferta (em ASKs) de 18,8%, quando comparamos o 2T10 ao mesmo período do ano anterior, e crescimento de 20,1% na demanda (em RPKs), no mesmo período. Como consequência, a taxa de ocupação da indústria apresentou uma elevação de 0,7 p.p., atingindo 63,2% no 2T10 versus 62,5% no 2T09.

Historicamente, o segundo trimestre é o mais fraco do ano em termos de demanda principalmente pelos meses de abril e maio, já que o viajante a lazer reduz sua participação no sistema, e como consequência verificamos aumento da participação de passageiros voando a negócios. Em junho, já pode ser observada uma tendência de aumento na demanda de passageiros a lazer, principalmente na segunda metade do mês, o que impulsiona as taxas de ocupação. Apesar do período de baixa demanda, observamos uma racionalidade no mercado em linha com nossos objetivos.

### Mercado internacional

A indústria apresentou um crescimento na oferta (em ASKs) de 0,8% comparando o 2T10 com o 2T09, ao passo que a demanda (em RPKs) cresceu 14,1% no mesmo período. Esses fatores levaram a uma considerável elevação na taxa de ocupação da indústria de 8,6 p.p., de 65,5% para 74,1%, no 2T09 e 2T10, respectivamente.

Apesar do período de baixa demanda histórica, observamos que o mercado continuou aquecido, registrando uma pequena redução das taxas de ocupação em relação ao primeiro trimestre do ano, de apenas 2,1 p.p.. Observamos forte demanda de brasileiros indo para o exterior, estimulados pela apreciação do real frente ao dólar e ao euro. A demanda de estrangeiros vindo para o Brasil também se manteve forte, impulsionada pela economia mundial.

## 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.

### Principais indicadores financeiros e operacionais

(Em Reais, exceto quando indicado)	2T10	2T09	2T10 vs 2T09	1T10	2T10 vs 1T10	Jan - Jun 2010	Jan - Jun 2009	Variação
Receita Líquida (milhões)	2.611,4	2.269,6	15,1%	2.603,8	0,3%	5.215,3	4.887,4	6,7%
Despesas operacionais totais (milhões)	2.578,8	2.426,3	6,3%	2.507,6	2,8%	5.086,3	4.912,5	3,5%
EBIT (milhões)	32,7	(156,7)	-	96,3	-66,0%	128,9	(25,1)	-
EBIT Margem %	1,3	(6,9)	8,2 p.p.	3,7	-2,4 p.p.	2,5	(0,5)	3,0 p.p.
EBITDA (milhões)	168,1	28,6	488,3%	256,8	-34,5%	424,9	331,6	28,1%
EBITDA Margem %	6,4	1,3	5,2 p.p.	9,9	-3,4 p.p.	8,1	6,8	1,4 p.p.
EBITDAR (milhões)	289,2	164,7	75,6%	376,4	-23,2%	665,6	640,7	3,9%
EBITDAR Margem	11,1	7,3	3,8 p.p.	14,5	-3,4 p.p.	12,8	13,1	-0,3 p.p.
Lucro Líquido (milhões)	(154,1)	555,1	-	(58,1)	-165,2%	(212,2)	580,8	-
RASK Geral (centavos) <sup>1</sup>	15,4	14,4	7,0%	15,3	0,3%	15,4	15,3	0,2%
RASK Doméstico (centavos)	13,0	13,0	-0,5%	12,6	2,9%	12,8	13,2	-3,5%
RASK Internacional (centavos)	11,1	9,0	22,8%	12,4	-11,1%	11,7	10,7	9,7%
RASK Internacional USD (centavos)	6,2	4,3	42,2%	6,9	-10,6%	6,54	4,88	33,8%
Yield Geral (centavos) <sup>1</sup>	23,9	23,2	3,1%	22,1	8,2%	23,0	24,2	-4,9%
Yield Doméstico (centavos)	22,5	22,4	0,6%	19,3	16,5%	20,8	22,8	-8,6%
Yield Internacional (centavos)	14,5	13,2	10,1%	16,2	-10,9%	15,4	15,3	0,3%
Yield Internacional USD (centavos)	8,1	6,3	27,5%	9,0	-10,4%	8,5	7,0	22,4%
Load Factor %	67,1	64,5	2,6 p.p.	72,1	-5,0 p.p.	69,6	65,8	3,8 p.p.
Load Factor Doméstico %	61,2	61,7	-0,5 p.p.	69,3	-8,1 p.p.	65,2	62,9	2,3 p.p.
Load Factor Internacional %	76,4	68,5	7,9 p.p.	76,6	-0,2 p.p.	76,5	70,0	6,4 p.p.
CASK (centavos)	15,2	15,4	-1,1%	14,8	2,8%	15,0	15,4	-2,7%
CASK exceto combustível (centavos)	10,2	11,4	-10,8%	10,1	1,1%	10,1	11,3	-10,1%
CASK USD (centavos)	8,5	7,4	14,5%	8,2	3,4%	8,3	7,0	18,7%
CASK USD exceto combustível (centavos)	5,7	5,5	3,2%	5,6	1,7%	5,6	5,1	9,7%

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

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

## Demonstrativo de resultado

(Em milhões de Reais)	2T10	2T09	2T10 vs 2T09	1T10	2T10 vs 1T10	Jan - Jun 2010	Jan - Jun 2009	Variação
<b>Receita operacional bruta</b>	<b>2.726,0</b>	<b>2.363,0</b>	<b>15,4%</b>	<b>2.708,6</b>	<b>0,6%</b>	<b>5.434,6</b>	<b>5.074,5</b>	<b>7,1%</b>
Receitas de passageiros	2.160,0	1.870,2	15,5%	2.212,5	-2,4%	4.372,6	4.109,6	6,4%
Doméstica	1.427,9	1.286,3	11,0%	1.396,8	2,2%	2.824,6	2.728,8	3,5%
Internacional	732,2	583,9	25,4%	815,8	-10,2%	1.547,9	1.380,6	12,1%
Carga	284,8	214,9	32,5%	256,0	11,2%	540,7	423,3	27,7%
Doméstica	127,1	110,0	15,6%	115,5	10,0%	242,7	207,9	16,7%
Internacional	157,6	104,9	50,3%	140,4	12,2%	298,0	215,3	38,4%
Outras receitas operacionais	281,2	277,8	1,2%	240,1	17,1%	521,3	541,7	-3,8%
Parcerias com o Cartão Fidelidade	108,1	124,2	-13,0%	134,7	-19,7%	242,8	309,1	-21,5%
Agência de viagem	14,5	20,0	-27,4%	12,9	12,5%	27,4	34,7	-21,0%
Outros (inclui passagens expiradas)	158,6	133,7	18,6%	92,6	71,3%	251,1	197,8	26,9%
Deduções e impostos sobre vendas	(114,5)	(93,4)	22,7%	(104,8)	9,3%	(219,3)	(187,1)	17,2%
<b>Receita líquida operacional</b>	<b>2.611,4</b>	<b>2.269,6</b>	<b>15,1%</b>	<b>2.603,8</b>	<b>0,3%</b>	<b>5.215,3</b>	<b>4.887,4</b>	<b>6,7%</b>
<b>Despesa dos serviços prestados e operacionais</b>								
Combustíveis	(847,0)	(619,9)	36,6%	(794,8)	6,6%	(1.641,8)	(1.315,0)	24,9%
Vendas e marketing	(225,6)	(247,3)	-8,8%	(212,3)	6,2%	(438,0)	(404,9)	8,2%
Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos	(121,1)	(136,1)	-11,0%	(119,6)	1,2%	(240,7)	(309,1)	-22,1%
Pessoal	(534,7)	(506,1)	5,6%	(538,3)	-0,7%	(1.073,0)	(1.027,5)	4,4%
Manutenção e reparos (exceto pessoal)	(172,2)	(188,6)	-8,7%	(154,1)	11,7%	(326,3)	(398,9)	-18,2%
Serviços de terceiros	(193,0)	(186,1)	3,7%	(195,4)	-1,3%	(388,4)	(389,5)	-0,3%
Tarifas de decolagem, pouso e navegação	(140,2)	(156,1)	-10,2%	(146,3)	-4,2%	(286,5)	(301,8)	-5,0%
Depreciações e amortizações	(135,4)	(185,3)	-26,9%	(160,6)	-15,7%	(296,0)	(356,8)	-17,0%
Seguro de aeronaves	(13,2)	(15,9)	-17,1%	(13,1)	0,5%	(26,3)	(31,8)	-17,3%
Outros	(196,5)	(184,8)	6,3%	(173,0)	13,6%	(369,5)	(377,2)	-2,0%
<b>Total das despesas dos serviços prestados e operacionais</b>	<b>(2.578,8)</b>	<b>(2.426,3)</b>	<b>6,3%</b>	<b>(2.507,6)</b>	<b>2,8%</b>	<b>(5.086,3)</b>	<b>(4.912,5)</b>	<b>3,5%</b>
<b>EBIT</b>	<b>32,7</b>	<b>(156,7)</b>	-	<b>96,3</b>	<b>-66,0%</b>	<b>128,9</b>	<b>(25,1)</b>	-
Movimentos nos valores de mercado dos derivativos de combustível	(57,2)	311,1	-	10,5	-	(46,7)	248,8	-
Ganho (perda) na reavaliação de aeronaves	-	(290,2)	-	-	-	-	(290,2)	-
<b>Resultado após movimentos nos valores de mercados dos derivativos de combustível e reavaliação de aeronaves</b>	<b>(24,5)</b>	<b>(135,8)</b>	<b>-82,0%</b>	<b>106,8</b>	-	<b>82,3</b>	<b>(66,6)</b>	-
Receita Financeira	353,1	1.225,0	-71,2%	516,3	-31,6%	869,4	1.486,9	-41,5%
Despesa Financeira	(507,1)	(252,3)	101,0%	(700,2)	27,6%	(1.207,4)	(543,1)	122,3%
<b>Resultado antes do imposto de renda e contribuição social</b>	<b>(178,5)</b>	<b>836,9</b>	-	<b>(77,1)</b>	<b>-131,6%</b>	<b>(255,6)</b>	<b>877,1</b>	-
Imposto de renda e contribuição social	30,5	(281,2)	-	20,8	46,6%	51,4	(295,1)	-
<b>Resultado antes da participação de acionistas minoritários</b>	<b>(148,0)</b>	<b>555,7</b>	-	<b>(56,3)</b>	<b>-163,0%</b>	<b>(204,3)</b>	<b>582,1</b>	-
Participação de acionistas minoritários	(6,1)	(0,6)	870,8%	(1,8)	243,0%	(7,9)	(1,3)	526,9%
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>(154,1)</b>	<b>555,1</b>	-	<b>(58,1)</b>	<b>-165,5%</b>	<b>(212,2)</b>	<b>580,8</b>	-

## Resultado operacional por ASK

(Em centavos de Reais por ASK)	2T10	2T09	2T10 vs 2T09	1T10	2T10 vs 1T10	Jan - Jun 2010	Jan - Jun 2009	Variação
<b>Receita operacional bruta</b>	<b>16,06</b>	<b>14,96</b>	<b>7,3%</b>	<b>15,95</b>	<b>0,6%</b>	<b>16,00</b>	<b>15,91</b>	<b>0,6%</b>
Receitas de passageiros	12,72	11,84	7,4%	13,03	-2,4%	12,88	12,88	-0,1%
Carga	1,68	1,36	23,3%	1,51	11,3%	1,59	1,33	20,0%
Outras receitas operacionais	1,66	1,76	-5,9%	1,41	17,1%	1,54	1,70	-9,6%
Deduções e impostos sobre vendas	(0,67)	(0,59)	14,1%	(0,62)	9,3%	(0,65)	(0,59)	10,1%
<b>Receita líquida operacional (RASK)</b>	<b>15,38</b>	<b>14,37</b>	<b>7,0%</b>	<b>15,34</b>	<b>0,3%</b>	<b>15,36</b>	<b>15,32</b>	<b>0,2%</b>
<b>Despesa dos serviços prestados e operacionais</b>								
Combustíveis	(4,99)	(3,93)	27,1%	(4,68)	6,6%	(4,83)	(4,12)	17,3%
Vendas e marketing	(1,33)	(1,57)	-15,1%	(1,25)	6,3%	(1,29)	(1,27)	1,6%
Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos	(0,71)	(0,86)	-17,3%	(0,70)	1,2%	(0,71)	(0,97)	-26,9%
Pessoal	(3,15)	(3,20)	-1,7%	(3,17)	-0,7%	(3,16)	(3,22)	-1,9%
Manutenção e reparos (exceto pessoal)	(1,01)	(1,19)	-15,1%	(0,91)	11,7%	(0,96)	(1,25)	-23,2%
Serviços de terceiros	(1,14)	(1,18)	-3,5%	(1,15)	-1,3%	(1,14)	(1,22)	-6,3%
Tarifas de decolagem, pouso e navegação	(0,83)	(0,99)	-16,5%	(0,86)	-4,2%	(0,84)	(0,95)	-10,8%
Depreciações e amortizações	(0,80)	(1,17)	-32,0%	(0,95)	-15,7%	(0,87)	(1,12)	-22,1%
Seguro de aeronaves	(0,08)	(0,10)	-22,8%	(0,08)	0,5%	(0,08)	(0,10)	-22,3%
Outros	(1,16)	(1,17)	-1,1%	(1,02)	13,6%	(1,09)	(1,18)	-8,0%
<b>Total das despesas dos serviços prestados e operacionais (CASK)</b>	<b>(15,19)</b>	<b>(15,36)</b>	<b>-1,1%</b>	<b>(14,77)</b>	<b>2,8%</b>	<b>(14,98)</b>	<b>(15,40)</b>	<b>-2,7%</b>
<b>Spread (RASK - CASK)</b>	<b>0,19</b>	<b>(0,99)</b>	<b>-</b>	<b>0,57</b>	<b>-</b>	<b>0,38</b>	<b>(0,08)</b>	<b>-</b>

## Comentários de desempenho

### Receita bruta

Aumento de 15,4% no 2T10 comparado com 2T09, atingindo R\$ 2.726,0 milhões, devido à:

### Receita doméstica de passageiros

Aumento de 11,0%, atingindo R\$ 1.427,9 milhões, devido ao aumento do yield em 0,6%, combinado ao crescimento da demanda em RPKs de 10,3%. Nossa oferta em ASKs cresceu 11,2%, reduzindo nossas taxas de ocupação em 0,5 p.p. para 61,2%. Com a combinação desses fatores, nosso RASK apresentou ligeira redução para R\$ 13,0 centavos. Além da melhora no yield na comparação com o ano anterior, tivemos uma importante recuperação sequencial de 16,5%, reflexo do perfil de passageiros com maior concentração de pessoas voando a negócios, de nossos esforços no gerenciamento da receita e da racionalidade do mercado.

### Receita internacional de passageiros

Aumento de 25,4% atingindo R\$ 732,2 milhões, devido ao aumento do yield em dólares em 27,6%, enquanto o yield em reais subiu 10,1%. O aumento da demanda foi de 13,9%, que, combinado com o aumento da oferta de 2,1%, elevou nossas taxas de ocupação em 7,9 p.p. para 76,4%, onde registramos os maiores índices para um mês de maio e junho da nossa história. Como resultado, nosso RASK, em reais, aumentou 22,8%, enquanto em dólares apresentou expressiva recuperação de 42,2%.

### Receita cargas

Aumento de 32,5%, atingindo R\$ 284,8 milhões, como resultado do aumento de 15,6% na receita doméstica com o crescimento de 50,3% na receita internacional, apesar da apreciação do real em 13,6%, quando comparamos a média dos períodos. Registraramos melhorias nos volume totais de carga transportada e nas tarifas internacionais, resultado de nossa precificação dinâmica atrelada ao final do período de crise, rápida recuperação do mercado e expansão de vendas para mercados anteriormente não atendidos.

### Outras receitas

Aumento de 1,2% atingindo R\$ 281,2 milhões, devido ao aumento de 18,6% das receitas de bilhetes vencidos e outros que foram parcialmente compensados pela redução de 13,0% das receitas de parcerias com o cartão fidelidade, principalmente devido à apreciação do real em 13,6% sobre os pontos vendidos para instituições financeiras, que são precificados em dólar.

## Despesas operacionais

Aumento de 6,3%, atingindo R\$ 2.578,8 milhões no 2T10 comparado com 2T09, em função principalmente das despesas com combustíveis. O CASK reduziu 1,1% atingindo R\$ 15,2 centavos e o CASK excluindo as despesas com combustível reduziu 10,8%, atingindo R\$ 10,2 centavos.

### Combustível

Aumento de 36,6%, atingindo R\$ 847,0 milhões, principalmente pelo aumento de 24,2% no preço médio por litro, que reflete a alta de 30,6% no preço do WTI (West Texas Intermediate) médio do trimestre contra o mesmo período do ano anterior e apreciação do real frente ao dólar em 13,6% na média do mesmo período. Impacto também pelo aumento de 10,1% no volume consumido, devido ao aumento de 9,9% na quantidade de horas voadas. O aumento foi parcialmente compensado pelo aumento da etapa média em 3,2%. Por ASK aumentaram 27,1%.

### Vendas e marketing

Redução de 8,8%, atingindo R\$ 225,6 milhões. Em relação à receita líquida, reduziu de 10,9% no 2T09 para 8,6% no 2T10, em função de uma otimização nas despesas, principalmente relacionadas a marketing. Por ASK reduziram 15,1% no trimestre.

### Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos

Redução de 11,1%, atingindo R\$ 121,1 milhões, principalmente pela apreciação do real em relação ao dólar em 13,6% na média do trimestre contra o mesmo período de 2009. Por ASK reduziram 17,3%.

### Pessoal

Aumento de 5,6%, atingindo R\$ 534,7 milhões, em função do reajuste salarial ao final de 2009 em 6% e pelo aumento de 8,7% no número de funcionários do período. O aumento foi parcialmente compensado pelos efeitos provenientes dos ganhos de produtividade resultante da readequação de nosso quadro de pessoal ocorrida ao longo de 2009. Por ASK reduziram 1,7%.

### Manutenção e reparos (exceto pessoal)

Redução de 8,7%, atingindo R\$ 172,2 milhões, devido principalmente à apreciação do real em relação ao dólar em 13,6% na média do trimestre contra o mesmo período de 2009 e pelo aumento da etapa média em 3,2%, parcialmente compensados pelo aumento de nossa frota em 6 aeronaves (excluindo ATR-42) e pelo aumento de horas voadas totais em 9,9%. Por ASK reduziram 15,1%.

### Serviços de terceiros

Aumento de 3,7%, atingindo R\$ 193,0 milhões, devido ao crescimento normal da operação e refletindo ganhos de escala, resultado de nossos esforços internos de redução de custos. Por ASK diminuíram 3,5%.

### Tarifas de decolagem, pouso e navegação

Redução de 10,2%, atingindo R\$ 140,2 milhões, devido efeito da apreciação de 13,6% do real frente ao dólar impactando as tarifas de voos internacionais, parcialmente compensados pelo aumento de 5,3% no número de etapas e de 8,7% nos quilômetros voados no período. Por ASK reduziram 16,5%.

### Depreciação e amortização

Redução de 26,9%, atingindo R\$ 135,4 milhões, principalmente pela apreciação do real em relação ao dólar em 13,6% na média do trimestre contra o mesmo período de 2009 e pela reavaliação das aeronaves realizada no final de 2009, impactando o valor dos ativos. Foi parcialmente compensada pela adição de seis novas aeronaves à nossa frota classificadas como leasing financeiro. Por ASK reduziram 31,9%.

### Seguro de aeronaves

Redução de 17,0%, atingindo R\$ 13,2 milhões, principalmente pela apreciação do real em relação ao dólar em 13,6% na média do 2T10 contra o 2T09. A redução foi parcialmente compensada pelo aumento da frota em 6 aeronaves (excluindo ATR-42), pelo aumento de 8,9% no número de passageiros transportados e pelo aumento de 5,3% no número de etapas realizadas no trimestre. Por ASK reduziram 22,8%.

### Outras

Aumento de 6,3%, atingindo R\$ 196,5 milhões, acompanhando o crescimento normal da operação e ao aumento de 8,9% na quantidade de passageiros transportados quando comparamos o 2T10 com o 2T09. O aumento no custo foi parcialmente compensado por nossos esforços internos de redução de custos. Por ASK reduziram 1,2%.

## Movimentos nos valores de mercado dos derivativos de combustível

Despesa de R\$ 57,2 milhões no 2T10 contra uma receita de R\$ 311,1 milhões no 2T09. Veja maiores detalhes no tópico resultado financeiro e derivativos de combustível.

## Reavaliação de aeronaves

Assim como no 1T10, no 2T10 não efetuamos a reavaliação de nossas aeronaves devido à taxa de câmbio ter ficado praticamente estável em relação ao trimestre anterior, resultando em impacto não material nessa linha.

## Resultado financeiro líquido

Despesa financeira de R\$ 154,0 milhões no 2T10 contra uma receita de R\$ 972,7 milhões no 2T09. Veja maiores detalhes no tópico resultado financeiro e derivativos de combustível.

## Resultado líquido

Prejuízo líquido de R\$ 154,1 milhões em virtude do exposto acima, que representou uma margem negativa de 5,9% no 2T10, contra uma margem positiva de 23,5% no 2T09.

## EBIT

A nossa margem de EBIT foi de 1,3%, atingindo R\$ 32,7 milhões no 2T10, o que representou um aumento de 8,2 p.p. em relação ao 2T09, em consequência do aumento de 15,1% na receita líquida aliada ao aumento de 6,3% nas despesas operacionais.

## EBITDAR

A nossa margem de EBITDAR foi de 11,1%, atingindo R\$ 289,3 milhões no 2T10, o que representou um aumento na margem de 3,8 p.p. em relação ao 2T09, em função de todos os fatores descritos anteriormente em nossas receitas e despesas.

## Resultado financeiro e derivativos de combustível

(Em milhões de Reais)	2T10	2T09	2T10 vs 2T09	1T10	2T10 vs 1T10	Jan - Jun 2010	Jan - Jun 2009	Variação
<b>Receitas financeiras</b>								
Receitas de juros sobre aplicações financeiras	32,1	14,1	127,1%	30,0	6,8%	62,1	40,0	55,2%
Ganhos cambiais	317,6	1.203,1	-73,6%	480,2	-33,9%	797,8	1.432,6	-44,3%
Ganhos com instrumentos financeiros - WTI*								
Não Realizado	50,4	471,6	-89,3%	59,8	-15,7%	110,2	699,3	-84,2%
Outras	3,4	7,8	-56,8%	6,1	-44,3%	9,4	14,2	-33,6%
<b>Total</b>	<b>403,5</b>	<b>1.696,6</b>	<b>-76,2%</b>	<b>576,1</b>	<b>-30,0%</b>	<b>979,6</b>	<b>2.186,1</b>	<b>-55,2%</b>
<b>Despesas financeiras</b>								
Perdas cambiais	(392,1)	(143,0)	174,2%	(564,6)	-30,6%	(956,7)	(309,4)	209,2%
Despesas de juros	(103,1)	(99,6)	3,5%	(125,2)	-17,7%	(228,3)	(217,0)	5,2%
Perdas com instrumentos financeiros - WTI*								
Realizado	(54,5)	(160,3)	-66,0%	(49,3)	10,5%	(103,8)	(450,3)	-76,9%
Não Realizado	(53,1)	-	-	-	-	(53,1)	-	-
Outras	(12,0)	(9,8)	23,1%	(10,4)	15,4%	(22,4)	(16,8)	33,7%
<b>Total</b>	<b>(614,8)</b>	<b>(412,7)</b>	<b>49,0%</b>	<b>(749,5)</b>	<b>-18,0%</b>	<b>(1.364,2)</b>	<b>(993,5)</b>	<b>37,3%</b>
<b>Resultado financeiro líquido e derivativos de combustível</b>	<b>(211,3)</b>	<b>1.283,9</b>	<b>-</b>	<b>(173,4)</b>	<b>21,8%</b>	<b>(384,6)</b>	<b>1.192,7</b>	<b>-</b>

### Receitas de juros sobre aplicações financeiras

Encerramos o 2T10 com aproximadamente R\$ 2,3 bilhões entre caixa, equivalentes de caixa e aplicações financeiras. O rendimento desse montante representou uma receita de juros no valor de R\$ 32,1 milhões, comparada com uma receita de R\$ 14,1 no 2T09. Esse aumento se deve, principalmente, pelo aumento do saldo de caixa do 2T10 comparado ao 2T09 em aproximadamente R\$1,3 bilhão.

### Ganhos e perdas cambiais

A variação cambial de R\$ 1,78 no final do 1T10 para R\$ 1,80 no final do 2T10, principalmente sobre o arrendamento mercantil financeiro totalizou uma despesa líquida de R\$ 74,4 milhões comparada a uma receita líquida de R\$ 1.060,1 no 2T09.

### Despesas de Juros

A nossa despesa total de juros representou R\$ 103,1 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 2T10 com uma perda líquida não realizada com instrumentos financeiros de hedge de R\$2,7 milhões devido à marcação a mercado das nossas posições de hedge de combustível, onde o WTI passou de US\$ 83,8 por barril ao final do 1T10 para US\$ 75,6 por barril ao final do 2T10. A perda realizada com instrumentos financeiros do 2T10 totalizou R\$54,5 milhões devido à variação do preço do WTI em relação aos preços médios contratados.

### Fluxo de caixa

(Em milhões de Reais)	2T10	2T09	2T10 vs 2T09	1T10	2T10 vs 1T10	Jan - Jun 2010	Jan - Jun 2009	Variação
<b>Acréscimo (redução) de caixa líquido pelas atividades:</b>								
Operacionais	342,0	187,9	82,0%	(366,2)	-	(24,3)	414,0	-
De investimento	(176,8)	(74,8)	-	11,0	-	(165,8)	(201,7)	-17,8%
De financiamento	(451,4)	(236,1)	91,2%	499,0	-	47,6	(391,0)	-
<b>Acréscimo (redução) líquido no caixa e equivalentes de caixa</b>								
	<b>(286,2)</b>	<b>(123,0)</b>	<b>132,7%</b>	<b>143,8</b>	<b>-</b>	<b>(142,4)</b>	<b>(178,6)</b>	<b>-20,3%</b>

#### Fluxo de Caixa das atividades operacionais

O caixa gerado nas atividades operacionais foi de R\$342,0 milhões no 2T10 comparado a R\$187,9 milhões gerados no 2T09, principalmente pela receita diferida de R\$126,5 milhões.

#### Fluxo de Caixa das atividades de investimento

O caixa consumido nas atividades de investimentos foi R\$176,8 milhões no 2T10 enquanto no 2T09 totalizou R\$74,8 milhões, principalmente pelo investimento em caixa restrito de R\$77,2 milhões, aquisições de imobilizado de R\$61,0 milhões e pré-pagamento de aeronaves de R\$21,9 milhões no trimestre.

#### Fluxo de Caixa das atividades de financiamento

O caixa consumido pelas atividades de financiamento foi R\$451,4 milhões enquanto no 2T09 foi R\$236,1 milhões principalmente pelos dividendos pagos aos acionistas de R\$ 208,3 milhões no trimestre e aos pagamentos de empréstimos do período.

## 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 do segundo trimestre de 2010.

### Ativos e demonstrativos de resultado

(Em milhões de Reais)	Operações Aéreas	Multiplus	TAM S.A.	Combinado	Eliminação	Consolidado
<b>Total do ativo</b>	<b>12.400,1</b>	<b>1.062,5</b>	<b>1.313,0</b>	<b>14.775,6</b>	<b>(1.515,1)</b>	<b>13.260,5</b>
Receita	2.644,3	93,5	-	2.737,8	(126,4)	2.611,4
Despesas operacionais	(2.640,8)	(62,3)	(2,0)	(2.705,1)	126,4	(2.578,8)
Equivalência patrimonial	-	-	(151,2)	(151,2)	151,2	0,0
<b>Lucro operacional antes das variações do valor justo de derivativos de combustível e reavaliação de aeronaves</b>	<b>3,5</b>	<b>31,2</b>	<b>(153,2)</b>	<b>(118,5)</b>	<b>151,2</b>	<b>32,7</b>
Variações do valor justo de derivativos de combustível	(57,2)	-	-	(57,2)	-	(57,2)
Ganhos (perdas) na reavaliação de aeronaves	-	-	-	-	-	-
<b>Lucro / (prejuízo) operacional</b>	<b>(53,7)</b>	<b>31,2</b>	<b>(153,2)</b>	<b>(175,7)</b>	<b>151,2</b>	<b>(24,5)</b>
Receitas financeiras	340,3	3,9	9,0	353,1	-	353,1
Despesas financeiras	(494,7)	(0,0)	(12,4)	(507,1)	-	(507,1)
<b>Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social</b>	<b>(208,2)</b>	<b>35,0</b>	<b>(156,5)</b>	<b>(329,7)</b>	<b>151,2</b>	<b>(178,5)</b>
Imposto de renda e contribuição social	40,0	(11,9)	2,4	30,5	-	30,5
Participação de acionistas minoritários	-	-	-	-	(6,1)	(6,1)
<b>Lucro/(prejuízo) do exercício</b>	<b>(168,2)</b>	<b>23,1</b>	<b>(154,1)</b>	<b>(299,1)</b>	<b>145,0</b>	<b>(154,1)</b>

## Endividamento

A dívida total ao final do 2T10 é de R\$ 7.695 milhões. Deste total, 84% são 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 30 de junho de 2010							
		Arrendamentos Financeiros	Empréstimos	Debêntures	Bônus seniores	Total	% Total	Arrendamentos não inclusos no balanço	Dívida Total Ajustada
<b>Curto Prazo</b>									
Jul/2010 a Jun/2011	699.389	524.523	493.286	117.528	1.834.726	19%	374.833	2.209.559	
<b>Longo Prazo</b>									
2011 (Jul a Dez)	337.422	13.123	320.033	44.390	714.967	7%	182.117	897.084	
2012	652.533	7.047	473.504	88.789	1.221.873	13%	308.098	1.529.971	
2013	631.497	1.592	187.269	88.789	909.147	9%	209.023	1.118.169	
2014	623.471	1.189	0	88.789	713.449	7%	127.247	840.697	
2015	535.477	1.189	0	88.789	625.454	7%	81.387	706.842	
A partir de 2016	2.222.233	7.299	0	1.339.464	3.568.996	37%	74.960	3.643.956	
<b>Total</b>	<b>5.702.022</b>	<b>555.962</b>	<b>1.474.092</b>	<b>1.856.537</b>	<b>9.588.613</b>	<b>100%</b>	<b>1.357.664</b>	<b>10.946.277</b>	
<b>Efeito do desconto</b>	<b>-749.582</b>	<b>-16.434</b>	<b>-360.855</b>	<b>-766.764</b>	<b>-1.893.635</b>	<b>-20%</b>	<b>0</b>	<b>-1.893.635</b>	
<b>Valor contábil</b>	<b>4.952.440</b>	<b>539.528</b>	<b>1.113.237</b>	<b>1.089.773</b>	<b>7.694.978</b>	<b>80%</b>	<b>1.357.664</b>	<b>9.052.642</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\$ 9.053 milhões, sendo 86% denominados em moeda estrangeira.

## HEDGE

### Posição atual

	Volume <sup>1</sup>	Strike <sup>2</sup>	Cobertura <sup>3</sup>
3T10	930	101	24%
4T10	785	98	20%
1T11	725	90	19%
2T11	720	86	18%
<b>Total 12 meses</b>	<b>3.160</b>	<b>94</b>	<b>20%</b>
3T11	720	86	18%
4T11	720	86	18%
1T12	720	86	18%
2T12	240	86	6%
<b>Total 24 meses</b>	<b>2.400</b>	<b>86</b>	<b>15%</b>

1 – Volume em milhares de barris

2 – Strike médio (USD/barril)

3 – Cobertura do consumo projetado

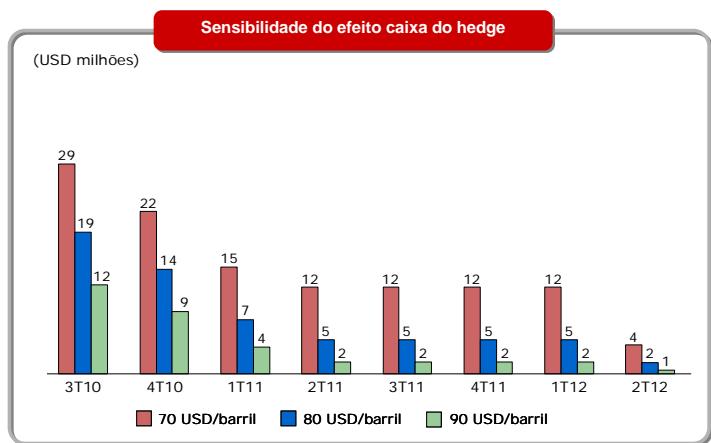
Na tabela ao lado pode ser observada nossa posição atual de hedge de combustível. Apresentamos o volume de cobertura, o strike médio e o percentual de cobertura do consumo antecipado.

Para os próximos 12 meses temos cobertura para 20% do consumo antecipado a um strike médio de US\$ 94 por barril. Entre 13 e 24 meses, nosso percentual de cobertura é de 15% do consumo projetado e strike médio de US\$ 86 por barril.

### 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 segundo trimestre de 2012, simulando os valores de WTI médios em 70, 80 e 90 dólares por barril. Podemos verificar que não temos mais nenhuma concentração de desembolso ao longo dos próximos trimestres, pois os maiores volumes estavam concentrados em 2009.

No inicio de 2009, renegociamos as posições de hedge com o objetivo de diferir o desembolso de caixa, que estaria concentrado no primeiro semestre do ano e liquidar a maior parte das operações em um período com expectativa de menor volatilidade e com níveis de preços mais próximos dos strikes das operações. O impacto da renegociação das posições foi uma redução de saída de caixa de US\$ 117 milhões ao longo do ano.



## Plano de Malha e Frota

### Malha doméstica

O segundo trimestre é um período de mais fraca demanda, o que se reflete na redução de 8,1 p.p. em nossas taxas de ocupação em relação ao trimestre anterior. Para ajustar oferta e demanda, compensando parcialmente essa redução, diminuímos a utilização de aeronaves frota trilho em 1,6%, gerando redução de 0,6% em ASK.

Continuamos lançando novas rotas, aprimorando e ampliando nossa malha doméstica. Anunciamos novos voos que terão impacto no terceiro trimestre, onde melhoramos nosso serviço a partir do Rio de Janeiro, lançando as rotas ligando o aeroporto do Galeão às cidades de Brasília (início em julho) e Campo Grande (início em agosto). Aumentamos também a capacidade em voos ligando São Paulo e o Nordeste, substituindo duas aeronaves A320, com 174 assentos por dois A321 com capacidade para transportar 220 passageiros.

Além disso, conforme descrito na página 3, anunciamos as novas rotas que serão operadas pela Pantanal a partir de 23 de agosto.

### Malha internacional

O mercado internacional, por outro lado, continuou bastante aquecido em termos de demanda, mantendo as taxas de ocupação praticamente estáveis em relação ao trimestre anterior. Nesse período recebemos duas novas aeronaves A330, a primeira em 7 de maio e a segunda no início de junho, que operaram voos fretados para atender a demanda para a Copa do Mundo e, em seguida, a alta temporada em Orlando. As novas rotas para a Europa, partindo do Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão) com destino a Frankfurt (Alemanha) e Londres (Inglaterra) receberam aprovação da ANAC e estão em vigor desde 10 de agosto. Recebemos também certificação da ANAC para realizar o voo entre São Paulo e Bogotá, na Colômbia, que deve ser iniciado até dezembro.

### Frota atual

Encerramos o ano de 2009 com 132 aeronaves incorporadas em nossa frota. No primeiro trimestre de 2010 recebemos 3 novas aeronaves A319, e juntamente com os 5 ATR-42 da Pantanal, fechamos o trimestre com 140 aeronaves. No segundo trimestre recebemos uma aeronave A320 e duas aeronaves A330, encerrando o período com 143 aeronaves.

Modelos	Capacidade	2ºtrimestre					
		Total		Tipo de Leasing			
		2010	2009	2010	2009	2010	2009
<b>A330</b>	212 / 213 assentos	18	16	16	14	2	2
<b>A340</b>	267 assentos	2	2	2	2	0	0
<b>B767</b>	205 assentos	3	3	3	3	0	0
<b>B777</b>	365 assentos	4	4	4	4	0	0
<b>Wide Body</b>		27	25	25	23	2	2
<b>A319</b>	144 assentos	24	20	15	11	9	9
<b>A320</b>	156 / 174 assentos	82	82	27	27	55	55
<b>A321</b>	220 assentos	5	5	5	5	0	0
<b>Narrow Body</b>		111	107	47	43	64	64
<b>ATR-42</b>	45 assentos	5	0	0	0	5	0
<b>Total</b>		<b>143</b>	<b>132</b>	<b>72</b>	<b>66</b>	<b>71</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

Em junho, anunciamos a encomenda de 20 novas aeronaves Airbus da família A320 e cinco A350-900. O objetivo desta encomenda é cumprir o plano de frota já divulgado pela empresa e reforçar nosso compromisso de manter uma frota de aeronaves com baixa idade média.

Adicionamos em nosso plano de frota 3 aeronaves, sendo 2 A319 e 1 A320, cujas devoluções foram postergadas para atender as necessidades da nova malha da Pantanal.

Modelos	2010	2011	2012	2013	2014
<b>A330</b>	18	20			
<b>A340</b>	2	2			
<b>Airbus Wide Body</b>	20	22	20	18	21
<b>B767</b>	3	3	3	3	0
<b>B777</b>	4	4	8	10	10
<b>Total Wide Body</b>	27	29	31	31	31
<b>A319</b>	27	30			
<b>A320</b>	85	85			
<b>A321</b>	7	9			
<b>Total Narrow Body</b>	119	124	128	132	137
<b>ATR-42</b>	5	5	0	0	0
<b>Total</b>	<b>151</b>	<b>158</b>	<b>159</b>	<b>163</b>	<b>168</b>

## Estimativas 2010

A demanda no mercado doméstico cresceu 26% até julho, e acreditamos que o crescimento será menos intenso até o final do ano, resultando em um crescimento médio de 14 a 18% para 2010 contra o ano anterior. Em relação à oferta, ainda estamos crescendo abaixo das nossas estimativas, mas esperamos um crescimento mais acentuado para o segundo semestre, atingindo nossas estimativas. O crescimento será consequência da chegada de novas aeronaves, mas também da possibilidade de aumento da utilização das aeronaves por ser um período de demanda mais forte. No mercado doméstico já recebemos 3 aeronaves A319 e 1 A320, e até o final do ano iremos receber mais 1 A319, 2 A320 e 2 A321. No mercado internacional, recebemos no segundo trimestre 2 novas aeronaves A330. Estamos operando no mercado doméstico com taxas de ocupação em linha com as estimativas. No mercado internacional, estamos com taxas de ocupação acima das estimativas e não esperamos redução desses níveis até o final do ano. Nosso CASK excluindo custos com combustível está 10% abaixo do primeiro semestre de 2009. Até o momento, a premissa de WTI está abaixo das nossas estimativas e a taxa de dólar está praticamente em linha com o esperado.

	Estimativa 2010	Realizado Jan - Jul
<b>Mercado Doméstico</b>		
Crescimento da demanda (RPK)	14% - 18%	26%
Crescimento de oferta (ASK)	12%	8%
Doméstico	14%	12%
Internacional	8%	3%
Taxa de ocupação	69%	71%
Doméstica	66%	66%
Internacional	75%	78%
Nova freqüência ou destino internacional	2	3 <sup>1</sup>
CASK ex-combustível	-6%	-10% <sup>2</sup>
<b>Premissas</b>		
WTI médio	USD 85	USD 78
Taxa dólar média	R\$ 1,81	R\$ 1,79

<sup>1</sup> Os novos voos internacionais já foram autorizados pela ANAC

<sup>2</sup> Considera período de janeiro a junho

## Tabelas

### Dados operacionais da companhia

	2T10	2T09	2T10 vs 2T09	1T10	2T10 vs 1T10	Jan - Jun 2010	Jan - Jun 2009	Variação
<b>Total</b>								
Passageiros transportados pagos (milhares)	7.719	7.090	8,9%	8.292	-6,9%	16.011	14.414	11,1%
RPK (milhões)	11.390	10.183	11,9%	12.241	-6,9%	23.631	20.988	12,6%
ASK (milhões)	16.978	15.793	7,5%	16.979	0,0%	33.957	31.897	6,5%
Taxa de ocupação (Load factor) - %	67,1	64,5	2,6 p.p.	72,1	-5,0 p.p.	69,6	65,8	3,8 p.p.
Taxa de ocupação de equilíbrio (BELF) - %	66,2	68,9	-2,7 p.p.	69,4	-3,2 p.p.	67,9	66,1	1,7 p.p.
Tarifa Média Geral	280	264	6,1%	267	4,9%	273	285	-4,2%
Horas Voadas	151.094	137.459	9,9%	148.084	2,0%	299.178	278.598	7,4%
Quilômetros voados (milhares)	90.185	82.981	8,7%	89.510	0,8%	179.694	168.226	6,8%
Litros de combustível (milhões)	589.487	535.653	10,1%	588.758	0,1%	1.178.245	1.086.364	8,5%
Utilização de aeronaves (horas por dia)	11,6	11,6	-0,1%	12,2	-4,9%	11,6	11,8	-2,4%
Utilização de aeronaves frota trilho (horas por dia)	12,5	12,2	2,5%	12,7	-1,6%	12,8	12,4	3,2%
Número de Etapas	73.332	69.618	5,3%	73.270	0,1%	146.602	141.359	3,7%
Etapa Média	1.230	1.192	3,2%	1.222	0,7%	1.226	1.190	3,0%
No. Funcionários	26.285	24.192	8,7%	25.103	4,7%	26.285	24.192	8,7%
- TAM Linhas Aéreas	25.162	23.460	7,3%	24.246	3,8%	25.162	23.460	7,3%
- TAM Airlines (TAM Mercosur)	477	437	9,2%	486	-1,9%	477	437	9,2%
- TAM Viagens	329	295	11,5%	316	4,1%	329	295	11,5%
- Multiplus Fidelidade	65	0	-	55	-	65	0	-
- Pantanal	252	0	-	0	-	252	0	-
WTI Fechamento (NYMEX) (em US\$/Barril)	75,6	69,9	8,2%	83,8	-9,8%	79,4	44,6	77,9%
WTI Médio (NYMEX) (em US\$/Barril)	78,1	59,8	30,6%	78,9	-1,0%	76,2	58,7	30,0%
Taxa dólar de fechamento	1,8015	1,9516	-7,7%	1,7810	1,2%	1,8015	1,9516	-7,7%
Taxa dólar médio	1,7921	2,0748	-13,6%	1,8024	-0,6%	1,7973	2,1930	-18,0%
<b>Mercado Doméstico</b>								
Passageiros transportados pagos (milhares)	6.509	5.988	8,7%	7.043	-7,6%	13.551	12.190	11,2%
RPK doméstico (milhões)	6.335	5.743	10,3%	7.220	-12,3%	13.555	11.975	13,2%
ASK doméstico (milhões)	10.357	9.311	11,2%	10.422	-0,6%	20.780	19.024	9,2%
Taxa de ocupação doméstico (Load factor) - %	61,2	61,7	-0,5 p.p.	69,3	-8,1 p.p.	65,2	62,9	2,3 p.p.
Market share (TAM Linhas Aéreas) - %	42,0	46,2	-4,2 p.p.	0,4	0,0 p.p.	42,2	45,6	-3,4 p.p.
<b>Mercado Internacional</b>								
Passageiros transportados pagos (milhares)	1.210	1.101	9,9%	1.249	-3,1%	2.459	2.224	10,6%
RPK internacional (milhões)	5.055	4.440	13,9%	5.020	0,7%	10.075	9.013	11,8%
ASK internacional (milhões)	6.621	6.482	2,1%	6.557	1,0%	13.177	12.873	2,4%
Taxa de ocupação internacional (Load factor) - %	76,4	68,5	7,9 p.p.	76,6	-0,2 p.p.	76,5	70,0	6,4 p.p.
Market share (TAM Linhas Aéreas) - %	86,6	86,6	0,0 p.p.	82,8	3,8 p.p.	84,7	86,5	-1,8 p.p.

## Balanço patrimonial condensado

(Em milhões de Reais)	30 de junho de 2010	31 de dezembro de 2009	30 de junho de 2010	31 de dezembro de 2009
<b>Ativo</b>				
<b>Circulante</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	932,7	1.075,2	Fornecedores	346,9
Ativos financeiros mensurados ao valor justo	1.310,7	1.011,0	Passivos financeiros	1.480,5
Contas a receber	1.468,0	1.122,0	Salários e encargos sociais	370,3
Estoques	168,5	195,1	Receita diferida	1.786,9
Tributos a recuperar	129,0	99,3	Impostos e tarifas a recolher	257,4
Despesas do exercício seguinte	145,2	148,9	JCP e dividendos propostos	0,7
Outros ativos circulantes	107,0	143,0	Instrumentos financeiros derivativos	128,7
	<u>4.261,2</u>	<u>3.794,4</u>	Outros passivos não circulantes	<u>201,2</u>
				<u>4.572,5</u>
				<u>4.454,7</u>
<b>Não Circulante</b>				
Caixa restrito	114,8	79,4	<b>Não circulante</b>	
Depósitos em garantia	54,2	59,5	Passivos financeiros	6.214,5
Imposto de renda e contribuição social diferidos	690,0	621,8	Instrumentos financeiros derivativos	48,4
Pré pagamento de manutenção	429,7	408,6	Receita diferida	83,3
Outros ativos não circulantes	27,9	28,5	Provisões	757,1
Imobilizado	<u>7.283,7</u>	<u>6.910,5</u>	Programa de recuperação fiscal	<u>399,9</u>
Intangível	<u>399,0</u>	<u>241,7</u>	Outros passivos não circulantes	<u>207,5</u>
	<u>8.999,4</u>	<u>8.350,1</u>		<u>7.710,7</u>
				<u>7.191,4</u>
			<b>Total do Passivo</b>	<b>12.283,2</b>
				<b>11.646,1</b>
<b>Patrimônio Líquido</b>				
Capital e reservas atribuídos aos acionistas da TAM S.A.				
Capital social			Capital social	675,5
Reserva de reavaliação			Reserva de reavaliação	110,4
Outras reservas			Outras reservas	637,8
Prejuízos acumulados			Prejuízos acumulados	(636,4)
				<u>787,3</u>
				<u>495,0</u>
			Participação dos acionistas não controladores	<u>190,1</u>
				<u>3,4</u>
			<b>Total do Patrimônio Líquido</b>	<b>977,3</b>
				<b>498,4</b>
<b>Total do Ativo</b>	<b>13.260,5</b>	<b>12.144,5</b>	<b>Total do Passivo e Patrimônio Líquido</b>	<b>13.260,5</b>
				<b>12.144,5</b>

## Fluxo de caixa

(Em milhões de Reais)	Período de três meses findos em		Período de seis meses findos em	
	30 de junho de 2010	30 de junho de 2009	30 de junho de 2010	30 de junho de 2009
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>				
Caixa gerado (utilizado nas) das operações	413,0	268,4	123,1	674,7
Tributos pagos	(0,4)	(3,2)	(1,4)	(86,2)
Juros pagos	(70,7)	(77,3)	(145,9)	(174,5)
<b>Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais</b>	<b>342,0</b>	<b>187,9</b>	<b>(24,3)</b>	<b>414,0</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>				
Investimento/Resgate em caixa restrito	(77,2)	6,6	(35,5)	(118,1)
Fluxo de caixa de investimento adquirido	-	-	(9,5)	-
Recursos na venda de imobilizado	12,5	1,3	18,8	30,6
Aquisições de imobilizado	(61,1)	(45,8)	(71,4)	(88,7)
Aquisições de ativos intangíveis	(29,0)	(35,2)	(57,4)	(41,7)
Depósitos em garantia				
Reembolsos	-	8,0	5,3	35,3
Depósitos efetuados	-	(2,9)	-	(6,4)
Pré-pagamentos de aeronaves				
Reembolsos	106,2	14,1	86,3	76,9
Pagamentos	(128,2)	(20,9)	(102,4)	(89,6)
<b>Caixa líquido aplicado (utilizado nas) nas atividades de investimento</b>	<b>(176,8)</b>	<b>(74,8)</b>	<b>(165,8)</b>	<b>(201,7)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>				
Recompra / alienações de ações	0,2	-	2,8	-
Recursos líquidos recebidos - IPO Multiplus	-	-	657,0	-
Dividendos pagos aos acionistas da Companhia	(208,3)	-	(233,3)	-
Empréstimos de curto e longo prazo				
Adições	-	-	-	23,2
Pagamentos	(107,9)	(93,6)	(117,2)	(130,8)
Arrendamento mercantil financeiro	(135,3)	(142,6)	(261,8)	(283,4)
<b>Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento</b>	<b>(451,4)</b>	<b>(236,1)</b>	<b>47,6</b>	<b>(391,0)</b>
<b>Aumento / (redução) líquido no caixa e equivalentes de caixa</b>				
	<b>(286,2)</b>	<b>(123,0)</b>	<b>(142,4)</b>	<b>(178,6)</b>
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.219,0	616,1	1.075,2	671,8
Caixa e equivalentes de caixa no fim do período	932,7	493,1	932,7	493,1

## 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.

## Contato Relações com Investidores

Marco Antonio Bologna (CEO TAM SA)

Líbano Miranda Barroso (CEO TAM Linhas Aéreas e Diretor de Relações com Investidores TAM SA)

Jorge Bonduki Helito (Gerente de Relações com Investidores)

Marcus Vinicius Rojo Rodrigues (Relações com Investidores)

Suzana Michelin Ramos (Relações com Investidores)

**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)

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

Somos membros da Star Alliance, lideramos o mercado doméstico desde 2003 e fechamos o mês de julho de 2010 com 43,0% de market share no mercado doméstico e com 82,7% de market share no mercado internacional. Voamos para 44 cidades do Brasil. Com os acordos comerciais firmados com companhias regionais, chegamos a 88 destinos diferentes do território nacional. As operações para o exterior abrangem voos diretos para 18 destinos nos Estados Unidos, Europa e América do Sul: Nova York, Miami e Orlando (EUA), Paris (França), Londres (Inglaterra), Milão (Itália), Frankfurt (Alemanha), Madri (Espanha), Buenos Aires (Argentina), La Paz, Cochabamba e Santa Cruz de la Sierra (Bolívia), Santiago (Chile), Assunção e Ciudad del Este (Paraguai), Montevidéu (Uruguai), Caracas (Venezuela) e Lima (Peru). Além disso, mantemos acordos de codeshare que permitem o compartilhamento de assentos em voos com companhias internacionais, possibilitando ao passageiro viajar para outros 78 destinos nos EUA, América do Sul e Europa. A Star Alliance, por sua vez, oferece voos para 1.172 aeroportos em 181 países. A TAM é pioneira no lançamento de um programa de fidelização para companhia aérea no Brasil. A partir de 01 de janeiro de 2010, o programa TAM Fidelidade começou a ser gerenciado pelo Multiplus Fidelidade, que atualmente possui 7,2 milhões de membros e já distribuiu 10,8 milhões de bilhetes aéreos por meio do resgate de pontos.

### **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.