

PROSPECTO DE EMISIÓN DE ACCIONES

LATAM AIRLINES GROUP S.A.

INSCRIPCIÓN REGISTRO DE VALORES N° 306

1. INFORMACIÓN GENERAL

- 1.1 Intermediarios participantes en la elaboración del prospecto: No hay.
- 1.2 Leyenda de responsabilidad: LA SUPERINTENDENCIA DE VALORES Y SEGUROS NO SE PRONUNCIA SOBRE LA CALIDAD DE LOS VALORES OFRECIDOS COMO INVERSIÓN. LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN ESTE PROSPECTO ES DE RESPONSABILIDAD EXCLUSIVA DEL EMISOR.
- 1.3 Mercado en que serán transadas las acciones: Las acciones se transarán en el mercado general.

2. IDENTIFICACIÓN DEL EMISOR Y LA EMISIÓN

- 2.1 Fecha del prospecto: noviembre de 2016.
- 2.2 Identificación:
- (a) Nombre o razón social: LATAM Airlines Group S.A. (en adelante “*LATAM*”, “*Grupo LATAM*”, la “*Compañía*” o la “*Sociedad*”)
 - (b) Nombre de fantasía: “LATAM Airlines”, “LATAM Airlines Group”, “LATAM Group”, “LAN Airlines”, “LAN Group” y/o “LAN”.
 - (c) RUT: 89.862.200-2
 - (d) Dirección oficina principal: Avda. Presidente Riesco 5711, piso 20, Las Condes, Santiago.
 - (e) Teléfono: (56-2) 2565 8785.
 - (f) Fax: (56-2) 2565 8764.
 - (g) Correo electrónico: InvestorRelations@latam.com.
 - (h) Página web: www.latamairlinesgroup.net.
- 2.3 Número y fecha de la inscripción de la emisión: Pendiente.

3. ANTECEDENTES GENERALES DE LA SOCIEDAD

Glosario de términos:

Para los efectos de este Prospecto, los siguientes términos tienen los significados que a continuación se exponen.

Medidas de capacidad:

“asientos disponibles por kilómetro” o “ASK”

El número de asientos disponibles para la venta multiplicado por los kilómetros volados.

“toneladas disponibles por kilómetro” o “ATK”

El número toneladas disponibles para el transporte de carga pagado (flete) multiplicado por los kilómetros volados.

Medidas de tráfico:

“pasajeros-kilómetro transportado”, o “RPK”

El número de pasajeros multiplicado por el número de kilómetros volados.

“toneladas-kilómetro transportada” o “RTK”

La carga en toneladas multiplicada por los kilómetros volados.

Medidas de ingreso:

“yield de carga”

Ingresos por operaciones de carga dividido por RTK.

“yield de pasajero”

Ingreso por operaciones de pasajeros dividido por RPK

“yield general”

Ingresos de operaciones de aerolínea (pasajeros y carga) divididos por RTK de los sistemas (pasajeros y carga).

Factores de ocupación:

“factor de ocupación carga”

RTK (carga) expresado como porcentaje de ATK (carga).

“factor de ocupación por pasajeros”

RPK expresado como porcentaje de ASK.

Otros

“Aeronave de la Familia Airbus A320”

Los modelos de aviones Airbus A319, A320 y A321.

3.1 Historia y actividades y negocios:

LATAM Airlines Group S.A. es el grupo de transporte aéreo más grande de América Latina, con operaciones domésticas en seis países de Sudamérica –Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú– países que en su conjunto representan alrededor del 90% del tráfico regional. Esta diversificación le confiere una ventaja competitiva única en la región, al ofrecer la mejor conectividad dentro del subcontinente, así como desde éste hacia el resto del mundo y viceversa, llegando a alrededor de 136 destinos en 24 países del mundo.

Durante el 2015, la Compañía anunció la marca LATAM como identidad corporativa única bajo la cual operarán todas las aerolíneas que integran la Compañía, lo que significa que las marcas LAN y TAM serán gradualmente reemplazadas por LATAM. En abril de 2016 lanzamos la

nueva marca, realizando los primeros vuelos comerciales operados con aviones que muestran la marca LATAM y dando inicio a un proceso de cambio de imagen en aeropuertos, sitio web, uniformes, entre otros, estimándose que el proceso de unificación de marca culminará en 2018. Este cambio busca unir lo mejor de las dos marcas y tener de cara hacia adentro de la organización y hacia el cliente un solo equipo que se identifica con una sola aerolínea.

La meta de LATAM es posicionarse como uno de los grupos aéreos más importantes del mundo, para lo cual tiene una estrategia clara y definida, basada en cinco factores críticos, dentro de los cuales destacamos liderazgo en red, marca líder en experiencia del cliente y competitividad en costos, pilares que la Compañía ha definido como no negociables. Es así como, pese al complejo escenario económico observado durante el año 2015 y la primera mitad del 2016 y que se vio reflejado en el debilitamiento de la demanda aérea a nivel regional, LATAM ha mantenido sus iniciativas estratégicas, con el convencimiento de que es una apuesta sólida y con visión de largo plazo.

A través del permanente crecimiento de la red de vuelos y conexiones dentro de Sudamérica y desde ésta hacia el resto del mundo, LATAM busca proveer de la mejor conectividad a los clientes. Clave en este ámbito es el fortalecimiento de sus principales hubs, con especial énfasis en el aeropuerto de Guarulhos, en Brasil, la principal puerta de entrada a la región. A ello se suman múltiples alianzas y acuerdos comerciales suscritos con los principales operadores de la industria mundial, que le permiten ofrecer cada vez más destinos, mejores horarios, conexiones y precios a los pasajeros, alcanzando cerca de 149 destinos adicionales a través de estos acuerdos. Cabe destacar que todas las aerolíneas de pasajeros que forman parte de LATAM son miembro de **oneworld**, alianza global compuesta por las más prestigiosas compañías aéreas del mundo.

En materia de servicio, el foco está puesto en ofrecer la mejor experiencia de viaje al pasajero y consolidar el liderazgo de marca a nivel regional. El compromiso de LATAM es seguir invirtiendo en tecnologías móviles y digitalización de servicios, para ofrecer una propuesta de valor diferenciada y posicionarse como la aerolínea preferida en Sudamérica.

Otro eje fundamental de la estrategia de LATAM es tener una estructura de costos más competitiva, factor crítico en esta industria para poder competir de manera rentable. Actualmente la Compañía está comprometida con un plan de ahorro -anunciado en noviembre 2014- con el objetivo de reducir los costos operacionales de la compañía en 5%. Estos ahorros son adicionales de la optimización de costos derivados de la restructuración de nuestro plan de flota.

Al 30 de Junio de 2016 LATAM operaba una flota compuesta por 330 aviones, que destaca entre las más modernas y jóvenes del mundo. En respuesta a la desaceleración macroeconómica y la consecuente desaceleración en la demanda de viajes aéreo, LATAM está trabajando en un plan para reducir su flota, apuntando a una disminución de entre US\$2,0 a US\$3,0 billones en nuestros activos esperados para el 2018. Esperamos que esta reducción sea alcanzada a través de postergaciones y cancelaciones de llegadas de aviones, ventas de aviones nuevos y antiguos, y devoluciones de aviones arrendados en la medida que los contratos expiren.

Adicionalmente, es importante destacar que LATAM aplica un modelo de negocios único en el mundo, basado en la exitosa combinación de las operaciones de pasajeros y de carga, que le permite maximizar la ocupación de los aviones de pasajeros mediante el uso de las bodegas (bellies) para el traslado de carga, en complemento con el uso de cargueros dedicados, diversificando así sus ingresos. La flexibilidad que le reporta este modelo le permite rentabilizar sus rutas, disminuir efectos estacionales e incrementar los factores de ocupación. Durante los últimos 12 meses a junio de 2016, el 83% de los ingresos provino del negocio de pasajeros y el 13% de la operación carguera, entre otros.

Todo el trabajo que desarrolla Grupo LATAM está sustentado, a su vez, en una visión de empresa sostenible con sus distintos stakeholders. Esta visión está basada en dinámicas de relación y negocio que perduran en el tiempo y generan valor para la sociedad en su conjunto.

Para LATAM, de esta manera es posible avanzar en la construcción de su compromiso de futuro, en un trabajo que se manifiesta en el día a día. En esta línea, LATAM está constantemente identificando temas relevantes que pueden impactar tanto a la Compañía como a sus stakeholders, lo que nos permite gestionar los puntos críticos y establecer oportunamente planes de acción para mitigar los principales impactos y/o riesgos, incluyendo el monitoreo y seguimiento anual de los mismos, y la difusión de resultados a través de su reporte de sostenibilidad.

Constitución Legal

Se constituye como sociedad de responsabilidad limitada, por escritura pública de fecha 30 de diciembre de 1983, otorgada en la Notaría de Eduardo Avello Arellano, habiéndose inscrito un extracto de ella en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 20.341, número 11.248 del año 1983 y publicado en el Diario Oficial del día 31 de diciembre de 1983.

Por escritura pública de fecha 20 de agosto de 1985, otorgada en la Notaría de Miguel Garay Figueroa, la Sociedad se transforma en una sociedad anónima, bajo el nombre de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoy LATAM Airlines Group S.A.), la que por expresa disposición de la Ley N° 18.400, tiene la calidad de continuadora legal de la empresa pública del Estado creada en el año 1929 bajo el nombre de Línea Aérea Nacional de Chile, en lo relativo a las concesiones aeronáuticas y de radio comunicaciones, derechos de tráfico y otras concesiones administrativas.

La Junta Extraordinaria de Lan Chile S.A. de fecha 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la compañía a “Lan Airlines S.A.” Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 25.128, números 18.764 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 21 de agosto de 2004. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 8 de septiembre de 2004.

La Junta Extraordinaria de Lan Airlines S.A. de fecha 21 de diciembre de 2011 acordó cambiar el nombre de la compañía a “LATAM Airlines Group S.A.” Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 4.238, número 2.921 correspondiente al año 2012 y se publicó en el Diario Oficial de 14 de enero de 2012. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 22 de junio de 2012.

LATAM Airlines Group S.A. se rige por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas, encontrándose inscrita para estos efectos bajo el N° 0306, de 22 de enero de 1987, en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros.

A continuación encontramos los hitos principales de la Compañía:

1929 Creación de LAN "Línea Aérea Nacional de Chile" por parte del Comandante Arturo Merino Benítez.

1946 Primer vuelo internacional de LAN Santiago – Buenos Aires.

1956 LAN inaugura operaciones a Lima, Perú.

1958 LAN inicia operaciones a Miami, Estados Unidos.

1961 Creación de TAM-Taxi Aéreo Marília por cinco pilotos de vuelos chárter.

1970 LAN comienza a ofrecer vuelos a Europa.

1975 Fundación de TAM-Transportes Aéreos Regionais por el capitán Rolim Adolfo Amaro.

1976 Inicio de servicios de TAM en ciudades brasileras, especialmente en Mato Grosso y Sao Paulo.

1983 Constitución de Línea Aérea Nacional – Chile Limitada, a través de la CORFO.

1985 LAN se transforma en una sociedad anónima.

1986 TAM adquiere a VOTEC-Brasil Central Linhas Aéreas-, otra aerolínea regional que operaba en los sectores norte y centro de Brasil.

1989 Comienza el proceso de privatización: Gobierno de Chile vende 51% del capital accionario a inversionistas nacionales y a Scandinavian Airlines System (SAS).

1990 Brasil Central es renombrada TAM-Transportes Aéreos Meridionais.

1993 TAM estableció TAM Fidelidade, el primer programa de viajero frecuente en Brasil.

1994 Culmina el proceso de privatización de LAN con la adquisición de los actuales controladores y otros accionistas del 98,7% de las acciones de la Sociedad.

1996 TAM compra la aerolínea Lapsa del gobierno paraguayo y crea TAM Mercosur./ Inicio de vuelos Sao Paulo - Asunción.

1997 LAN lista sus acciones en la Bolsa de Nueva York, siendo la primera aerolínea latinoamericana en transar ADRs en esta importante plaza bursátil.

1998 Llega el primer Airbus A330 a TAM y la aerolínea lleva a cabo su primer vuelo internacional desde Sao Paulo a Miami.

1999 Inicio de operaciones de LAN Perú, lo que marca el inicio del proceso de expansión de la compañía. TAM inaugura servicio a Europa a través de un acuerdo de código compartido con Air France a Paris Charles de Gaulle.

2000 LAN se incorpora a oneworld.

2001 Alianza de LAN con Iberia e inauguración del terminal de carga en Miami. Fundación del Centro de Tecnología y Academia de Servicios en Sao Paulo.

2002 Alianza de LAN con Qantas y con Lufthansa Cargo.

2003 Inicio de operaciones de LAN Ecuador.

2004 LAN cambia de imagen corporativa a LAN Airlines S.A. TAM comienza a volar a Santiago y lanza la nueva clase ejecutiva para los vuelos a Paris y Miami.

2005 Inicio de operaciones de LAN Argentina. TAM S.A. se lista públicamente en el BOVESPA y lanza vuelos a Nueva York y Buenos Aires.

2006 Lanzamiento de la nueva clase Premium Business en LAN. TAM se lista públicamente en la bolsa de Nueva York e inicia vuelos a Londres, además de vuelos a Zúrich y Ginebra a través de su acuerdo con Air France.

2007 Implementación de un nuevo modelo para mejorar eficiencia en los mercados domésticos de LAN y aumento de capital por US\$ 320 millones. TAM lanza vuelos a Milán y Córdoba y recibe autorización de la ANAC para empezar vuelos a Madrid y Frankfurt.

2008 LAN concluye el proceso de renovación de flota de corto alcance, formada ahora por aeronaves de la familia A320. TAM recibe su primer Boeing 777-300ER.

2009 LAN inicia operaciones de carga en Colombia y de pasajeros en el mercado doméstico de Ecuador. TAM lanza Multiplus Fidelidade y adquiere Pantanal Linhas Aéreas.

2010 LAN compra la aerolínea colombiana Aires. TAM ingresa oficialmente a Star Alliance.

2011 LAN y TAM firmaron los acuerdos vinculantes asociados a la fusión entre ambas aerolíneas.

2012 Nace LATAM Airlines Group a través de la fusión de LAN y TAM. Colocación de 2,9 millones de acciones

2013 Aumento de capital por US \$940,5 millones.

2014 TAM se une a la alianza **oneworld**, que se convierte en la alianza global de LATAM Airlines Group. LATAM lanza su plan estratégico 2015 – 2018.

2015 Nace LATAM, la nueva marca que adoptarán LAN, TAM y sus filiales.

2016 Primeros aviones operando bajo la nueva imagen y deslistamiento de las acciones de LATAM en la bolsa de Sao Paulo.

Además, con fecha 12 de julio de 2016 LATAM y Qatar Airways (el “Inversionista”) suscribieron un contrato en idioma inglés denominado Subscription Agreement en virtud del cual el Inversionista se obligó con LATAM a adquirir hasta el 10% del total de las acciones de la Compañía. El Inversionista se obligó a suscribir y pagar las acciones que le permitan las Cesiones de Opciones (según se define más adelante) antes del término del período de opción de suscripción, así como a suscribir las acciones no suscritas que la Compañía le ofrezca inmediatamente después de terminado dicho período (en conjunto, las “Suscripciones”). En la misma fecha, cada uno de los accionistas pertenecientes a los grupos Cueto, Amaro, Eblen y Bethia (los “Accionistas Soporte”), que representan el 49,72% de las acciones actualmente suscritas y pagadas de LATAM, se obligó tan pronto la Compañía dé inicio al período de opción de suscripción de las acciones, a ceder y transferir al Inversionista su derecho a suscribir la prorrata que le corresponderá en las acciones, a un valor nominal (en conjunto, las “Cesiones de Opciones”).

Destinos

Al 31 de julio de 2016 LATAM servía 17 destinos en Chile, 17 destinos en Perú, 5 destinos en Ecuador, 15 destinos en Argentina, 14 destinos en Colombia, 41 destinos en Brasil, 12 destinos en otros países de América Latina y el Caribe, 6 destinos en Norte América, 6 destinos en Europa y tres destinos en el Pacífico Sur. Además, al 31 de julio de 2016, a través de varios acuerdos de código compartido, LATAM ofrecía servicios a 79 destinos adicionales en Norte América, 38 destinos adicionales en Europa, ocho destinos en Asia, cuatro destinos en África y 20 destinos en Oceanía.

Nuestra flota

La Compañía opera una flota compuesta por 330 aviones, cuya edad promedio es aproximadamente siete años, destacando entre las más modernas y jóvenes del mundo. Durante el 2016, hemos incorporado 14 aeronaves de modelos más grandes y eficientes, destacando entre ellos los Airbus A321, Boeing 787-9 y los Airbus A350. En paralelo, se continuó avanzando en el plan de eliminación de los equipos más antiguos, retirándose de la flota un total de 12 aviones,

entre ellos seis aviones de la familia A320 y un Boeing 767-300 más antiguos, además de cuatro aviones A330, modelo que será retirado completamente de la flota durante el año 2016.

Para desarrollar su operación de pasajeros de corto alcance –vuelos en rutas domésticas y regionales dentro de Sudamérica–, LATAM utiliza una flota compuesta por 241 aviones, principalmente de la familia Airbus A320. Durante 2016 se recibieron siete modelos A321, la versión más grande de la familia, completando un total de 43 aviones de este tipo al cierre del primer semestre.

La flota de corto alcance que opera la Compañía está compuesta únicamente por aviones de la familia A320, a la que a partir de 2016 se irán incorporando aviones de nueva tecnología como los modelos A320neo y A321neo, dado que representan un ahorro en costos por asiento de 5,4% y 12,9% respectivamente, comparado con el A320. Adicionalmente, el A320neo es una nueva opción que incorpora un motor más eficiente y nuevos sharklets (dispositivos de avanzada tecnología que se instalan en las alas para reducir su resistencia aerodinámica), lo cual le permite ahorrar alrededor de 15% en combustible y disminuir emisiones anuales en aproximadamente 3.600 toneladas de CO₂ por avión. LATAM tiene órdenes por 74 modernas aeronaves de la familia A320 a ser recibidas a partir del segundo semestre 2016.

En lo que respecta a la operación de pasajeros de largo alcance, la Compañía opera una flota compuesta por 78 aviones. LATAM ha incorporado más aviones de nueva tecnología como parte de su plan de renovación de flota que apunta a homogenizar su flota de aviones e incrementar la capacidad mediante la incorporación de modelos más grandes y modernos, a objeto de mantener el liderazgo en eficiencia. Es así como durante 2016 se han incorporado cinco aviones B787-9 a la flota de LATAM –equipo de tamaño medio y fuselaje ancho cuya tecnología mejora significativamente la experiencia de vuelo de los pasajeros. Configurado para 313 pasajeros (283 asientos en Economy y 30 asientos en Premium Business), el B787-9 tiene un 28% más de capacidad para pasajeros y 51% más en volumen de carga que el B767. Además, consume hasta un 20% menos de combustible que aviones similares y reduce hasta un 20% su emisión de CO₂. Cabe destacar que LATAM es la única aerolínea en Latinoamérica que opera el B787 Dreamliner en sus versiones 8 y 9.

Además, a fines del 2015 LATAM recibió el primer Airbus A350 y durante el primer semestre de 2016 recibió dos adicionales, quedando pendiente por recibir un total de 24 aviones de este modelo. Esta aeronave se incorporó a la flota de LATAM Airlines Brasil en diciembre de 2015, marcando el ingreso de una nueva generación de aviones de largo alcance a la flota de la Compañía, además de convertirla en la primera aerolínea de Latinoamérica en operar con este equipo y la cuarta a nivel mundial. El A350 es un producto de tamaño medio y alta tecnología, que destaca por presentar hasta un 24% de menor CASK en comparación con aviones de tamaño similar, como el Airbus A330, y una reducción de emisiones de CO₂ equivalente. El modelo está configurado para 348 pasajeros, 318 en clase Económica y 30 en Premium Business, y ofrece nuevos niveles de comodidad en vuelo, con una cabina extra ancha que da más espacio personal en ambas clases.

Adicionalmente, durante 2015 se implementó el programa LATAM Fuel Efficiency Program, destinado a reducir costos por uso de combustible, mejorar eficiencia y disminuir las emisiones de gases efecto invernadero. Como resultado de la aplicación de diversos proyectos operacionales y tecnológicos en esta dirección, la Compañía disminuyó su consumo de combustible en 38 millones de galones, equivalente a una reducción de 360.000 toneladas de CO₂, y generó ahorros por US\$70 millones por este concepto.

En lo que respecta al negocio de carga, el foco de la Compañía apunta a optimizar el uso de los bellies (bodegas) de los aviones de pasajeros, plan que considera la reducción gradual del número de cargueros dedicados. De esta manera, LATAM opera una flota compuesta por 11 aeronaves, integrada por ocho Boeing 767F y tres Boeing 777F, este último el carguero dedicado más moderno de la industria en su tipo.

Cabe recordar que a fines de 2014 la Compañía firmó un contrato para el arriendo de tres aviones B767F a un operador carguero fuera de la región, contrato que se mantuvo en 2015, permitiéndole dar un mejor uso a sus activos. Adicionalmente, durante 2015 LATAM cerró un contrato de arriendo de uno de sus B777 también con un operador carguero fuera de Sudamérica.

A agosto de 2016, LATAM Airlines Group alcanzó una reducción de sus activos de flota de US\$1,1 billones para el período 2017 y 2018, en línea con el plan ya anunciado por la Compañía, que apunta a una disminución de entre US\$2,0 a US\$3,0 billones en nuestros activos esperados para el 2018. Esta reducción se alcanzó aplazando la llegada de 12 Airbus A320neo y dos Airbus A350, representando una disminución total de US\$829 millones en los compromisos de flota para el período 2017-2018. Adicionalmente la Compañía devolverá cinco Airbus A320s, tres Airbus A319s y un Boeing 777-200F, en el 2017 lo que representa una reducción total de US\$260 millones en activos de flota, comparado nuestro plan de flota del trimestre anterior.

La tabla a continuación presenta la flota consolidada de LATAM Airlines Group S.A.

	Al 30 de junio de 2016		
	Fuera de Balance	En Balance	Total
Flota Pasajeros			
Airbus A319-100	12	36	48
Airbus A320-200	57	93	150
Airbus A321-200	13	30	43
Airbus A330-200	2	4	6
Airbus A350-900	-	3	3
Boeing 767-300	3	34	37
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-800	4	6	10
Boeing 787-900	8	4	12
TOTAL	105	214	319
Cargo Aircraft			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	3	8	11
TOTAL	5	10	15
TOTAL FLOTA	110	224	334

Nota: Esta tabla incluye tres B767-300F y un B777-200F que están siendo arrendado a un operador carguero fuera de la región.

Mantenimiento

Con instalaciones en Brasil y Chile, la unidad de Mantenimiento, Reparación y Revisión de LATAM (MRO) es la encargada del mantenimiento pesado de los aviones del grupo y atiende ocasionalmente a terceros. En Brasil, las instalaciones están ubicadas en el Centro Tecnológico de San Carlos (SP/Brasil), en un área de 100.000 m², contando con una pista exclusiva de 1.720 metros, mientras que en Chile ocupa una superficie de 10.000 m² en el Aeropuerto Internacional de Santiago. Ambas instalaciones proveen del 75% del mantenimiento pesado que el grupo de aerolíneas requiere. Los servicios que no son ejecutados por esta área son externalizados con algunos de los partners de MRO en el mundo, como por ejemplo Mexicana, Coopesa, Etihad Airways y Tap Brasil.

La unidad de MRO de LATAM es certificada y auditada por las principales autoridades aeronáuticas internacionales de Estados Unidos, Europa, Brasil, Chile, Argentina, Ecuador, Paraguay y Canadá, entre otras, para Mantenimiento Pesado y Reparación y Revisión de Componentes para las familias Airbus A320 y A330, Boeing 767, 787, ATR-42/72 y Embraer E-

Jet 170/190. La Compañía también mantiene recursos menores para la reparación y revisión de componentes de aeronaves Airbus A340 y Boeing 777.

Cabe destacar que desde hace más de cinco años el mantenimiento en LATAM cuenta con procesos de producción y soporte transformados mediante la metodología LEAN, los cuales dieron paso, a partir de 2014, a una etapa de automatización e integración de los procedimientos mediante sistemas informáticos integrados. Esto permite mejorar tanto los niveles de productividad de los equipos técnicos como los tiempos de respuesta frente a contingencias, además de simplificar y robustecer los procesos de mantenimiento, haciéndolos más escalables y visibles a toda la organización.

Destacamos el término de la construcción del nuevo y moderno hangar de mantenimiento de la Compañía en el aeropuerto internacional de Miami que inauguramos el 2015, instalación que permite fortalecer a Miami como una fábrica estratégica en el hemisferio norte, complementando la oferta de las fábricas de Chile, Perú y Brasil. Emplazados en 6.140 m², el hangar y la infraestructura adyacente (taller, almacenes y oficinas), demandó una inversión US\$ 16,4 millones, siendo el primero del Grupo LATAM en Estados Unidos.

Personas

Para el período terminado al 30 de junio de 2016, la Sociedad tuvo un promedio de 49.690 empleados, terminando este período con un número total de 48.560 personas, distribuidas en 9.056 empleados de Administración, 5.127 en Mantenimiento, 16.317 en Operaciones, 9.245 Tripulantes de Cabina, 3.985 Tripulantes de Mando y 4.830 en Ventas.

Durante el año 2015 se anunció la nueva cultura LATAM, que define los valores centrales que inspiran el trabajo de los colaboradores, asentando una identidad común al interior de la organización y de cara al cliente. Esta cultura corporativa se basa en cuatro pilares fundamentales, el primero de los cuales es la “pasión por la seguridad” (poner la seguridad ante todo). Asimismo, LATAM asigna especial relevancia al cuidado del cliente, que exige estar siempre alerta a sus necesidades y brindarle el mejor servicio; en línea con lo anterior está la búsqueda de la excelencia y la superación constante; y un cuarto pilar es la pasión por el equipo (“trabajamos como un solo equipo”), donde todos y cada uno de los integrantes se reconocen como una sola identidad en pos de objetivos comunes.

3.2 Sectores Industriales o Económicos en que se desarrollan las actividades de la Sociedad

LATAM Airlines Group participa en el negocio de transporte aéreo de pasajeros y carga, siendo el operador líder en Latinoamérica, en términos de tamaño y cobertura, con una flota de 330 aviones y una red que llega a alrededor de 136 destinos en 24 países para transporte de pasajeros y 140 destinos en 28 países para el transporte de carga.

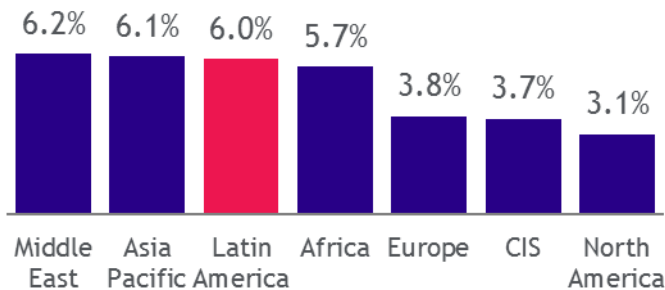
En general, nuestros ingresos del negocio de pasajeros son afectados por las condiciones políticas y económicas internacionales y específicas del país, la actividad competitiva, el atractivo de los destinos que ofrecemos y la capacidad que distribuimos entre nuestras distintas rutas. El negativo ambiente económico de algunos países de América Latina durante los últimos años, que se ha reflejado en una tendencia de crecimiento del PIB más lento y depreciación de las monedas, ha afectado la demanda de pasajeros, así como también la creciente competencia de operadores en Sudamérica y dentro de la región.

Nuestras operaciones de carga aérea dependen principalmente de las exportaciones e importaciones a Sudamérica, y por lo tanto se ven afectadas por las condiciones económicas, los tipos de cambio de monedas extranjeras, los cambios en el comercio internacional, la salud de determinadas industrias, la competencia y los precios del combustible.

De acuerdo al Fondo Monetario Internacional, las perspectivas de crecimiento para Latinoamérica continúan inciertas, principalmente por la influencia negativa de una economía global más desacelerada y volátil que ha llevado a sus monedas a devaluarse fuertemente. Los precios de las materias primas han estado presionados debido a la desaceleración mundial, en particular de China, y se espera que continúen en niveles bajos. Para el año 2016 se proyecta que Latinoamérica presente una contracción de 0,4% (0,0% en el año 2015), principalmente presionado por la economía brasilera, mientras que para 2017 se espera un crecimiento para la región de 1,6%.

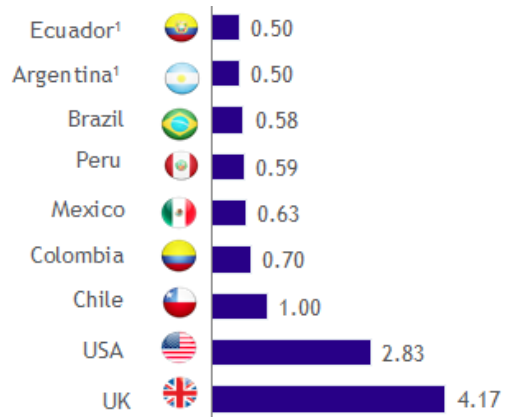
A pesar de lo anterior, Latinoamérica presenta un potencial de crecimiento muy atractivo para la industria aérea mundial. Según datos del fabricante de aviones Boeing, se espera que Latinoamérica sea la tercera región que más aumente su tráfico de pasajeros durante los próximos 20 años, sólo por detrás de Medio Oriente y Asia Pacífico, y si bien el contexto actual es desafiante, la existencia de una clase media que continúa creciendo, niveles de ingreso en aumento y la baja penetración de vuelos per cápita en comparación a industrias más desarrolladas como la de Estados Unidos o Reino Unido, otorgan a Latinoamérica perspectivas de largo plazo positivas para el desarrollo de la industria aérea.

Estimación crecimiento Tráfico de pasajeros (RPK) 2015-2034



Fuente : The Boeing Company

Viajes per cápita 2015 (Doméstico e internacional)



Fuente : Banco Mundial y autoridades aeronáuticas
¹ Viajes per cápita 2014

Dentro de Latinoamérica, LATAM Airlines Group es la mayor compañía de la región, tanto en ingresos, pasajeros transportados, tamaño de flota y número de destinos. Sus principales competidores en la región son Avianca, Gol, Copa y Aerolíneas Argentinas.

3.3 Segmentos de negocios de la entidad y de sus subsidiarias

LATAM Airlines Group clasifica su operación de transporte de pasajeros y carga en cinco unidades de negocio.

- I. Operación internacional de pasajeros:
 - Operación Internacional de pasajeros de largo alcance
 - Operación Regional de pasajeros
- II. Operación doméstica de pasajeros en el mercado de Brasil
- III. Operación doméstica de pasajeros en los países de habla hispana:
 - Argentina

- Chile
 - Colombia
 - Ecuador
 - Perú
- IV. Operación de Carga
- V. Programas de Fidelidad

I. Operación Internacional de Pasajeros

Grupo LATAM es el principal operador de vuelos internacionales dentro de la región, ofreciendo a sus pasajeros la más amplia red de conectividad con un total de 50 destinos internacionales en 23 países, atendidos con una flota compuesta por 120 aviones promedio durante el primer semestre de 2016. La operación de pasajeros considera los vuelos regionales dentro de Sudamérica y El Caribe, y los de largo alcance entre este subcontinente y el resto del mundo.

Durante el primer semestre del año 2016, el volumen total de pasajeros transportados por la unidad de negocios internacional del Grupo LATAM se aproximó a los 7,3 millones de personas, con un aumento de 7,0% en relación al mismo período del año anterior. De ellos, 4,4 millones correspondieron a pasajeros que volaron en rutas regionales y 2,9 millones a quienes lo hicieron en vuelos de largo alcance.

En este período la operación internacional de pasajeros se desarrolló en un entorno macroeconómico complejo en Sudamérica, caracterizado por un bajo crecimiento económico en los países de habla hispana, decrecimiento y alta tasa de inflación principalmente en Brasil, además de importantes devaluaciones de las divisas latinoamericanas, en particular del real brasileño, el peso argentino y el peso colombiano. Ante este escenario, LATAM Airlines Brasil está realizando ajustes de capacidad en las rutas más afectadas (Brasil-US), buscando potenciar las rutas con mayor demanda como son El Caribe y Europa, a la vez que fortaleciendo su principal hub internacional en el aeropuerto de Guarulhos, Sao Paulo. Es así como durante el primer semestre de 2016, el tráfico consolidado de pasajeros transportados por el Grupo LATAM en vuelos internacionales (RPK) aumentó 9,3% en comparación con el mismo período del año anterior, mientras su capacidad medida en ASK se incrementó en 8,7%, dando como resultado un factor de ocupación que se situó en un 84,7%, con un aumento de 0,5 puntos porcentuales en relación al primer semestre de 2015.

Grupo LATAM espera un crecimiento en la capacidad del negocio internacional de entre 3% y 5% en 2016.

Operación Internacional de pasajeros de largo alcance

Dentro de las operaciones internacionales de largo alcance, las aerolíneas que integran Grupo LATAM sirven 28 destinos, siendo Estados Unidos y Europa los dos mercados más relevantes y por lo tanto estratégicos para el Grupo LATAM. Para desarrollar sus operaciones de largo alcance, la Compañía utiliza principalmente aviones Boeing B767 y B787-8/9.

Asimismo, a partir de diciembre de 2015, el Grupo LATAM comenzó a recibir sus primeros Airbus A350, con la misión de convertirse en uno de los principales aviones para operar vuelos de largo alcance a Estados Unidos y Europa. Actualmente LATAM Airlines Brasil opera tres de este modelo de aeronave, convirtiéndose en la primera aerolínea de las Américas en operar esta aeronave de última generación.

En lo que respecta a Norte América, la participación del Grupo LATAM durante la primera mitad de 2016 ha disminuido a 19,9% (versus 20,2% en el primer semestre 2015) medida en ASK, siendo American Airlines, Copa, United y Delta sus principales competidores con 21,9%, 12,2%, 8,2% y 7,3% de la capacidad, respectivamente. En mayo 2016, inauguramos la ruta entre

Lima y Washington, siendo la única aerolínea de la región en conectar de forma directa cuatro veces por semana las capitales de Perú y Estados Unidos.

En las rutas a Europa, la participación del Grupo LATAM aumentó a 12,7% durante el primer semestre 2016 (versus 10,7% durante el mismo período 2015) medida en ASK, donde compete fundamentalmente con los grupos AirFrance-KLM e Iberia-British Airways, que durante la primera mitad del año 2016 tenían participaciones de mercado de 23,1% y 19,3% respectivamente medida en ASKs, además de las aerolíneas Lufthansa y TAP Portugal, con 9,9% y 9,1% respectivamente.

Adicionalmente, en octubre 2016 LATAM Airlines Brasil comenzará a operar la ruta Sao Paulo - Johannesburgo, con lo que será el único grupo de aerolíneas en América Latina en tener vuelos regularmente programados al continente africano.

En las rutas a Oceanía, LATAM alcanzó un 44,4% de participación en términos de capacidad (versus 49,1% en el primer semestre de 2015). En estas operaciones sus principales competidores son la australiana Qantas, con el 36,1% y 19,4% para Air New Zealand.

Gracias al permanente fortalecimiento de las alianzas comerciales con otras aerolíneas –como acuerdos interlineales, códigos compartidos y su participación en la alianza **oneworld**–, el Grupo LATAM puede hoy trasladar a sus pasajeros a todos los destinos alrededor del mundo, ofreciendo la mejor conectividad de la industria a nivel regional.

Por último, el 14 de enero de 2016 suscribimos dos acuerdos de *joint business agreement*, uno con American Airlines para la operación entre Sudamérica con Estados Unidos y Canadá, y otro con IAG (matriz de British Airways e Iberia) para la operación entre Sudamérica y Europa, con el fin de reforzar nuestra relación y ofrecer beneficios adicionales a nuestros pasajeros, incluyendo el acceso a una red más amplia, mayores opciones de vuelos con mejores tiempos de conexión, tarifas más competitivas a destinos no atendidos por LATAM, mayor potencial para desarrollar nuevas rutas y agregar vuelos directos a nuevos destinos y a los destinos que ya sirve LATAM. El acuerdo está sujeto a la aprobación regulatoria en varios países.

Operación Regional de pasajeros

A nivel regional, el total de las aerolíneas que integran Grupo LATAM sirven 30 destinos, incluyendo cuatro destinos en El Caribe, para lo cual utilizaron una flota conformada principalmente por aviones Airbus de la familia A320. Su amplia red de cobertura le permitió a LATAM mantener el liderazgo del mercado en las rutas regionales que opera, con un 45% de participación medida en capacidad (ASK) durante la primera mitad del año 2016. Sus principales competidores en estas rutas son Avianca, Aerolíneas Argentinas, Gol y Sky Airline, que en este período alcanzaron participaciones de 22%, 11%, 9% y 2%, respectivamente.

En la primera mitad del año 2016, LATAM Airlines Peru ha continuado potenciando su red regional con la inauguración de la ruta Montevideo-Lima y Salta-Lima, además de inaugurar en julio vuelos directos entre Lima-Salta, potenciando de esta forma el hub de Lima, que conecta Sudamérica con Centroamérica, Estados Unidos y Europa.

II. Operación Doméstica de Pasajeros en Brasil

Con más de 200 millones de habitantes, Brasil es el mercado doméstico más grande de Sudamérica y el tercero a nivel mundial transportando en la primera mitad del año 2016 a 44 millones de pasajeros dentro del país, mercado que continúa siendo una oportunidad para LATAM con una baja penetración del transporte aéreo y un alto potencial de crecimiento.

El 2015 fue un año especialmente complejo para el transporte de pasajeros en Brasil, dado el difícil escenario que enfrenta su economía y que se vio reflejado en un decrecimiento de 3,8%

del PIB. A principios de 2016, el Fondo Monetario Internacional esperaba un año igualmente complejo para Brasil, aunque a mediados del año mejoró su previsión desde una contracción de 3,8% a 3,3% para el 2016, debido a que la contracción en la economía brasileña el primer semestre fue menos drástica que lo inicialmente previsto. Además, espera un leve crecimiento de 0,5% para el año 2017.

Esta recesión, lleva a tener un impacto directo en el sector de la aviación comercial, afectando particularmente la demanda del pasajero corporativo. Para LATAM Airlines Brasil, la operación doméstica de Brasil representa aproximadamente un cuarto de su negocio global de pasajeros, más que la suma de todas sus operaciones locales en los países de habla hispana donde está presente.

Clave para mitigar el impacto de la desaceleración económica del país y especialmente la debilidad del real brasileño, ha sido la reducción de oferta que LATAM Airlines Brasil ha venido aplicando desde 2012. Cabe destacar que a junio 2016 se ha reducido la capacidad en 11%, y se proyecta una reducción de capacidad de entre 10% a 12% para el año 2016.

Esto se suma a las reducciones de la oferta en 2015 de 2,5% medida en ASK, a la disminución de 1,4% aplicada en 2014 y de 8,4% en 2013. Por su parte, la demanda del primer semestre de 2016 disminuyó en 10,3% (medida en RPK), dando como resultado un saludable factor de ocupación total para semestre de 81,9% –por sobre el promedio de la industria, con un alza de 0,6 puntos porcentuales en relación al primer semestre 2015.

LATAM Airlines Brasil cubre 41 destinos domésticos desde 44 aeropuertos. Con 15 millones de pasajeros transportados durante el primer semestre de 2016, y una baja de 9,1% en comparación al mismo período de 2015, LATAM Airlines Brasil se ubica como el segundo operador con más participación de los vuelos domésticos medido en RPK, con un 35,3% de participación, levemente bajo GOL, con el 35,7%, y por sobre Azul, con el 17,1%, sus principales competidores.

Para desarrollar sus operaciones domésticas LATAM Airlines Brasil utiliza una flota compuesta por 127 aviones, incluyendo dentro de ellos 31 Airbus A321 que le permiten atender con mayor eficiencia las rutas internas de alta densidad.

Adicionalmente, LATAM Airlines Brasil continúa enfocado en mantener su posición estratégica dentro de Brasil, mejorando la conectividad desde sus principales hubs, como son los terminales de Guarulhos y Brasilia, este último el más importante para los vuelos domésticos.

III. Operación Doméstica de Pasajeros en países de habla hispana

Las aerolíneas que integran Grupo LATAM tienen adicionalmente operaciones domésticas en cinco países de habla hispana: Argentina, Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

En el primer semestre del año 2016 las operaciones domésticas en los países de habla hispana continuaron mostrando sólidos crecimientos. El tráfico de pasajeros se incrementó en un 8,8% durante el semestre, mientras que el factor de ocupación alcanzó un 81,4%, 1,1 puntos porcentuales más alto que el registrado durante el mismo período en 2015. La capacidad total de pasajeros medida en ASKs se incrementó un 7,3%, impulsada principalmente por crecimientos en Chile y Perú.

LATAM espera un crecimiento en la capacidad para la operación doméstica de los países de habla hispana de entre 6% y 8% en 2016.

Durante 2016, la Compañía concluyó la instalación de su sistema de entretenimiento a bordo Wireless IFE en toda su flota de corto alcance, permitiendo a los pasajeros acceder al contenido digital que ofrece Grupo LATAM a través de sus propios dispositivos móviles.

Argentina

Con más de 10 años de operación, LATAM Airlines Argentina ha logrado posicionarse como el segundo mayor operador de vuelos domésticos del país después de Aerolíneas Argentinas, la compañía de bandera estatal que tiene cerca de un 75% de participación en ese mercado. Mantener este posicionamiento ha sido posible gracias al irrenunciable compromiso de LATAM Airlines Argentina por brindar los más altos estándares de seguridad, calidad y servicio, lo que se ve reflejado en los altos puntajes de satisfacción y recomendación de los pasajeros obtenidos durante el año.

Con 1,2 millones de pasajeros transportados en rutas internas, un 6,8% más que durante el primer semestre de 2015, LATAM Airlines Argentina cerró la primera mitad del año 2016 con una participación de mercado de 24%, con una baja de un punto porcentual respecto al mismo período de 2015. Su tráfico consolidado medido en pasajero-kilómetro transportado (RPK) creció 6,8%, mientras la capacidad (ASK) aumentó en 1,8%, situando el factor de ocupación en 76,7%, lo que representa un alza de 3,6 puntos porcentuales en relación al primer semestre de 2015.

LATAM Airlines Argentina vuela a 14 destinos domésticos, conectando desde y hacia Buenos Aires a las ciudades de Bahía Blanca, Bariloche, Comodoro Rivadavia, Córdoba, El Calafate, Iguazú, Mendoza, Neuquén, Río Gallegos, Salta, San Juan, Tucumán y Ushuaia.

Para operar los vuelos nacionales LATAM Airlines Argentina utiliza 14 aviones Airbus de la familia A320, luego de que en julio 2016 se incorporara un equipo adicional de este modelo a su flota. La suma de este avión, así como las perspectivas de renovación y aumento de flota a futuro, constituye un factor vital para mejorar nuestra propuesta de valor, cuya prioridad es continuar mejorando el producto y servicio. Estos aviones son considerados los más eficientes de la industria para este tipo de operaciones, a la vez que disponen de la cabina de pasajeros más amplia y cómoda que existe en la categoría.

Adicionalmente, el tráfico de pasajeros en Argentina se ha visto positivamente afectado por las nuevas rutas inauguradas este año desde Rosario y Salta con destino a Lima, uno de los principales hubs del Grupo LATAM.

LATAM Airlines Argentina opera desde Buenos Aires en el aeropuerto Ministro Pistarini (Ezeiza) y el Aeroparque Jorge Newbery, la terminal de cabotaje más importante del país. Dentro de este recinto la Compañía posee su propio hangar, inaugurado en noviembre de 2009.

Chile

Con 3,9 millones de pasajeros transportados al interior de Chile durante el primer semestre de 2016, volumen 9,2% más alto que el mismo período de 2015, LATAM mantiene el liderazgo de la industria con el 74% de participación, en el contexto de un mercado en que su demanda ha crecido un 13,0% y su capacidad un 10,0%, a diferencia de lo ocurrido durante el 2015 donde la demanda y la capacidad permanecieron planos. En las rutas nacionales la Compañía compite principalmente con SKY Airline, que a junio de 2016 alcanzó una participación de 24,5%. El total de pasajeros movilizados dentro de Chile en el período enero-junio se aproximó a los 5,3 millones, con un crecimiento de 9,3%, en comparación con igual lapso del año 2015, según estadísticas de la Junta Aeronáutica Civil (JAC Chile).

La Compañía sirve 15 destinos nacionales (sin considerar Isla de Pascua), cubriendo las principales ciudades de norte a sur. Durante el primer semestre de 2016, su tráfico consolidado de pasajeros (RPK) creció 10,7% y la capacidad aumentó 9,6% (ASK) en comparación con la

primera mitad del año 2015, y como resultado el factor de ocupación promedio se situó en un sólido 84,7%, con un aumento de 0,9 puntos porcentuales en relación a 2015.

Para servir las rutas internas la Compañía utilizó una flota compuesta por 25 aviones de la familia Airbus A320, dos menos que en el año anterior. Esto se debió a la incorporación de cinco nuevos Airbus A321, con capacidad para 220 pasajeros –46 más por vuelo–, llegando a nueve unidades de este modelo. El Airbus A321 es el más grande y moderno de la familia, cuya tecnología, materiales y aerodinámica permite una operación más eficiente en los vuelos domésticos y una fuerte reducción de las emisiones de CO2 por menor consumo de combustible, contribuyendo al cuidado del medio ambiente.

Adicionalmente, durante el segundo semestre 2016 LATAM comenzará a operar vuelos directos a Castro, eliminando la escala en Puerto Montt y lanzará una nueva ruta a Puerto Natales para operar durante la temporada alta en el período Diciembre 2016 a febrero 2017.

Colombia

Durante el primer semestre 2016, LATAM Airlines Colombia transportó 2,3 millones de pasajeros en vuelos internos, un 7,0% más que el primer semestre 2015, consolidándose como el segundo mayor operador del país, con una participación de 18%, en un mercado que se caracteriza por ser uno de los más competitivos de América Latina. En las rutas domésticas compite con Avianca (61%), Viva Colombia (11%), Satena (4%), EasyFly (4%) y Copa (1%), entre los principales.

LATAM Airlines Colombia vuela a 14 ciudades dentro del país con 17 rutas, ofreciendo una amplia conectividad desde Bogotá y Medellín. Durante el primer semestre de 2016, su tráfico consolidado de pasajeros (RPK) creció 8,3%, mientras que la capacidad (ASK) aumentó un 4,8%, resultando en que el factor de ocupación aumentara en 2,6 puntos porcentuales hasta 79,0%. Esto, en un mercado que también se vio afectado por la desaceleración económica regional.

Para desarrollar las operaciones de corto alcance al interior del país, LATAM Airlines Colombia opera con 15 Airbus de la familia A320, con capacidad para 174 pasajeros, aeronaves que también utiliza para servir sus vuelos a Aruba y Cancún.

Ecuador

LATAM Airlines Ecuador opera cinco destinos al interior del país, ofreciendo una conectividad que busca promover el turismo y el desarrollo económico nacional.

Durante el primer semestre de 2016, LATAM Airlines Ecuador movilizó 492 mil pasajeros en rutas internas, una caída de 7,3% en relación al mismo período de 2015, y se mantuvo como el segundo mayor operador de vuelos domésticos, con un 30,6% de participación, 0,1 puntos porcentuales más que en el año previo. Sus principales competidores son la aerolínea de bandera Tame, con el 51,7%, y Avianca, con el 17,7% del mercado doméstico de Ecuador.

Durante la primera mitad del 2016, el tráfico consolidado de pasajeros de LATAM Airlines Ecuador cayó un 2,6% medido en RPK, en tanto la capacidad medida en ASK creció tan sólo un 0,5%. Como resultado, el factor de ocupación promedio se situó en 78,6%, con una caída de 2,5 puntos porcentuales en relación al primer semestre 2015.

Para servir las rutas domésticas, se dispone de una flota de tres aviones Airbus A319, sin variaciones respecto del año anterior, que son aviones de menor capacidad en relación a los A320 y que le permiten adecuarse a las condiciones de demanda en este mercado.

Perú

En medio de la desaceleración que ha caracterizado a la región latinoamericana durante el año 2015 y comienzos de 2016, Perú destaca como una de las economías con mejores perspectivas crecimiento del PIB para el 2016 (3,7%) y 2017 (4,1%) según las proyecciones del Fondo Monetario Internacional.

Durante los primeros seis meses de 2016, la industria aérea registró un crecimiento de 10,1% en la cantidad de pasajeros transportados dentro del país respecto al mismo período del año anterior, con más de 5,1 millones de personas movilizadas según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú. LATAM Airlines Perú se mantuvo como el principal operador de estas rutas, transportando 3,1 millones de pasajeros, con un aumento de 8,6% en relación a los primeros seis meses del año 2015. El tráfico consolidado de pasajeros (RPK) de LATAM Airlines Perú creció 8,1% y la capacidad (ASK) aumentó 9,1%. Así mismo, el factor de ocupación fue 80,3%, con una caída de 0,8 puntos porcentuales sobre los primeros seis meses del año 2015.

LATAM Airlines Perú vuela a 17 destinos en el interior del país, ofreciendo la mejor conectividad de la industria, con la mayor variedad de destinos y frecuencias y con un claro enfoque en brindar el mejor servicio a sus clientes. Esto ha contribuido a consolidarla como la empresa líder en el mercado nacional, alcanzando durante el primer semestre del año 2016 el 61,3% de participación de pasajeros. Sus principales competidores son Peruvian Airlines, Avianca, LC Perú y Star Perú que en el mismo período de 2016 alcanzaron cuotas de mercado de 12,3%, 12,2%, 8,0% y 4,9% respectivamente.

Para desarrollar sus operaciones domésticas LATAM Airlines Perú utiliza una flota de 20 aviones, compuesta por ocho aviones Airbus A319 y 12 Airbus A320.

IV. Operación de Carga

Grupo LATAM y sus empresas relacionados son el mayor grupo operador de carga aérea en América Latina, ofreciendo a sus clientes la más amplia conectividad entre puntos de la región y del mundo, con 139 destinos en 29 países. El Grupo LATAM transporta carga en las bodegas de 318 aviones de pasajeros y en 11 aviones cargueros dedicados.

Durante el primer semestre 2016 transportó 458 mil toneladas, 5,3% menos que en el mismo período 2015. La oferta medida en ATKs disminuyó 4,8%, y, como resultado, su factor de ocupación se situó en 50,0%, con una disminución de 3,8 puntos porcentuales versus el mismo período del año anterior.

Estos resultados se dan en un complejo escenario dado el débil desempeño de las economías, la depreciación de las monedas frente al dólar y una importante inestabilidad política, afectando principalmente los tráficos de carga de importación, que disminuyeron 12% en las rutas desde Estados Unidos hacia América Latina, siendo Brasil el destino más afectado con una caída del 20% respecto del año anterior. Por otro lado, los mercados de exportación desde América Latina se mantuvieron estables, a pesar de efectos puntuales como el bloom de algas y el paro de Chiloé que afectó el tráfico de salmón.

En lo que respecta a los mercados domésticos de carga, éstos también se vieron afectados por el complejo entorno de la región, siendo nuevamente Brasil el país más impactado, con un decrecimiento del 8,6% en toneladas transportadas. Es importante destacar que en este desafiante contexto, Grupo LATAM continuó siendo líder de mercado con una participación de aproximadamente 43%.

Al exigente escenario de demanda observado en este período, se suma una situación de sobreoferta impulsada por el crecimiento de la capacidad de carga en aviones de pasajeros y por

el aumento de operaciones de aviones cargueros en la región. Esta intensidad competitiva, sumada a la importante baja del precio del combustible, presionó las tarifas de la industria a la baja. Es así como nivel global éstas fueron 14% menores en comparación con el primer semestre 2015.

Con todo, Grupo LATAM sigue enfocada no solo en enfrentar las coyunturas sino además en robustecer las capacidades y competitividad de largo plazo. En este sentido, trabajamos en optimizar los costos, fortalecer el desarrollo de la red y mejorar el servicio y la propuesta de valor para el cliente.

V. Programas de Fidelidad

LATAM cuenta con “programas de pasajero frecuente” –LATAM PASS y LATAM Fidelidade– cuyo objetivo es reconocer la fidelidad de los pasajeros que más vuelan con diversos beneficios y premios. Hasta el cierre del primer semestre de 2016, los planes de cada aerolínea siguieron operando en forma independiente, no obstante, durante el último tiempo se ha continuado avanzando en su homologación de cara al cliente, en el marco del proceso de armonización de operaciones en que está comprometido Grupo LATAM en todas sus áreas.

Por lo pronto, los pasajeros inscritos en cada uno de estos programas pueden acumular y canjear kilómetros o puntos cada vez que vuelan en la red administrada por ambas aerolíneas y sus asociadas de **oneworld**. Asimismo, los socios de las categorías más altas ya son reconocidos de forma cruzada a nivel de servicio, lo que por ejemplo significa que los socios LATAM PASS pueden solicitar un upgrade en vuelos TAM y lo propio pueden hacer los socios de LATAM Fidelidade en vuelos LAN, además de tener los mismos servicios de aeropuerto, como el check-in preferente, entre otros avances.

LATAM PASS es el programa de fidelización creado por LAN en 1984, mediante el cual los socios acumulan kilómetros cada vez que vuelan en LATAM y en las aerolíneas miembros de **oneworld**, y también comprando en comercios adheridos o utilizando los servicios de las empresas que tienen convenio con LATAM PASS alrededor del mundo. Estos kilómetros permiten canjear pasajes gratis, así como distintos productos de su catálogo o gift cards en determinados comercios, entre otros premios. El programa incluye 4 categorías de socios Elite, como son: Premium, Premium Silver, Comodoro y Black, todas las cuales tienen sus equivalentes en **oneworld**, donde Ruby corresponde a la categoría Premium, Sapphire a Premium Silver, y Emerald a Comodoro y Black.

A junio de 2016 LATAM PASS contaba con 11,9 millones de inscritos, un 6% más que en 2015, distribuidos principalmente en Chile, Perú, Argentina, Colombia, Ecuador y Estados Unidos.

Por su parte, el programa de pasajero frecuente de TAM nació en 1993, con el objetivo de premiar a quienes vuelan constantemente en la aerolínea con diversos beneficios y promociones exclusivas. En este caso, los socios acumulan puntos cada vez que viajan en LATAM, así como en vuelos operados por las compañías miembros de **oneworld**. A junio de 2016, LATAM Fidelidade tiene 12,5 millones de inscritos, un aumento de 3,9% en relación a 2015. El programa incluye cuatro categorías de socios Elite, como son Azul, Vermelho, Vermelho Plus y Black, los que también tienen sus categorías equivalentes en el programa **oneworld**, donde Ruby corresponde a la categoría Azul, Sapphire a Vermelho, y Emerald en el caso de Vermelho Plus y Black, permitiéndoles acceder a más beneficios, entre ellos tener prioridad en la lista de espera de cualquier aerolínea miembro de la alianza global.

El programa LATAM Fidelidade forma parte de Multiplus, sociedad anónima abierta y listada en la bolsa de valores de Sao Paulo, de la cual Grupo LATAM es el principal accionista con el 73% de la propiedad. Esta es la mayor y mejor red de fidelización de Brasil, que permite a los participantes acumular puntos Multiplus en una cuenta única al comprar en más de 13.000

tiendas adscritas al programa, pudiendo canjear sus puntos por más de 550.000 opciones de productos y servicios. A junio de 2016 la red Multiplus alcanzaba cerca de 15 millones de miembros inscritos, un 14% más alto que a junio 2015.

A mediados de 2015 TAM y Multiplus modificaron el contrato de canje de puntos, vigente desde hace aproximadamente 10 años, con el objetivo de perfeccionar la relación a largo plazo entre ambas compañías. El nuevo contrato reduce en un 3% el costo por cada 10.000 puntos canjeados en pasajes de TAM, y además se modificó el sistema de cobro de puntos, pasando de una tarifa fija por asiento a una fórmula de precios dinámicos de acuerdo al tipo de silla.

Información Adicional

Proveedores

Durante el año 2015, y al igual que en años anteriores, los principales proveedores de LATAM Airlines correspondieron a los fabricantes de aviones, Airbus y Boeing. Junto con éstos, LATAM Airlines cuenta con una serie de otros proveedores, fundamentalmente relacionados con accesorios, repuestos y componentes para aviones, tales como Pratt & Whitney, IAE International Aero Engines AG, Rolls-Royce plc, General Electric Comercial Aviation Services Ltd., MTU Hannover, Snecma, CFMI, Air France/KLM, Pratt and Whitney Canada, Honeywell, Hamilton (motores y APU); Zodiac Seats US, Recaro, BE Aerospace, Zodiac Seats UK (asientos); Teledyne (TCS B787-9); Honeywell y Rockwell Collins (avionics); Air France, LUFTHANSA Technik (componentes MRO); Panasonic, Thales (entretenimiento abordo); Messier Bugatti (trenes y frenos); UTC Aerospace (Nacelas).

A esto deben agregarse nuestros proveedores de combustibles, tales como Raizen, World Fuel Services, YPF, Petrobras, Terpel, Repsol, Shell, Copec, entre otros.

Seguros

LATAM Airlines, considerando todas aquellas áreas que involucran un riesgo potencial, contrata seguros que pueden ser clasificados en tres principales categorías: Seguros de Aviación, Casco y Responsabilidades Legales. Este tipo de seguros cubre todos los riesgos inherentes a la aeronavegación comercial, tales como aeronaves, motores, repuestos y seguros de responsabilidad civil hacia terceros: pasajeros, carga, equipajes, productos, aeropuertos, etc. Después de la fusión de LAN con TAM, los seguros de ambas compañías empiezan a ser comprados por LATAM Airlines Group, generando aumentos en los volúmenes negociados y resultando en menores costos operacionales.

Seguros Generales

Este grupo de seguros permite cubrir todos aquellos riesgos que puedan afectar el patrimonio de la Sociedad, particularmente bienes físicos y financieros, los que se resguardan a través de seguros multirisgos (que incluye riesgos de incendio, robo, equipos de computación, remesas de valores, cristales y otros basados en coberturas de todo riesgo), junto a coberturas tradicionales de vehículos motorizados, transportes aéreo y marítimo, responsabilidad civil de empresa, etc. Este grupo de seguros cubre todo el personal de la empresa: ejecutivos, funcionarios en general y tripulaciones de vuelo.

Marcas y Patentes

La Compañía y sus filiales utilizan diversas marcas comerciales, que se encuentran debidamente registradas ante los organismos competentes en los diversos países en los cuales desarrollan sus operaciones o constituyen el origen y/o destino de las mismas, con el objeto de distinguir y comercializar sus productos y servicios en dicho país.

3.4 Factores de riesgo:

Deseamos advertir a los inversionistas de los siguientes factores importantes que podrían afectar los resultados actuales de la Sociedad, lo podría ocasionar que los mismos difirieran materialmente de aquellos expresados en cualquier proyección futura hecha por la Sociedad o en representación nuestra. Invertir en la presente emisión de acciones de LATAM entraña ciertos riesgos que no son inherentes a las inversiones en acciones de otras compañías chilenas. Antes de tomar la decisión de invertir, el lector debe considerar cuidadosamente toda la información contenida en el presente documento, incluidos los factores de riesgo.

3.4.1 Factores de Riesgo Relacionados con nuestra Compañía

3.4.1.1 LATAM no tiene control sobre las acciones con derecho a voto o al directorio de TAM

Debido a las restricciones legales brasileñas relacionadas con la propiedad de empresas extranjeras sobre empresas brasileñas, LATAM no controla las acciones con derecho a voto del Directorio de TAM. Al 31 de marzo de 2016, los extranjeros podían poseer hasta 49% del capital con derecho a voto de las aerolíneas brasileñas, lo que llevó a que la Sociedad aumentara de aproximadamente 20% a 49% en las acciones con derecho a voto. Al 31 de julio de 2016, la estructura de propiedad de TAM era la siguiente:

Como consecuencia de la combinación de LAN y TAM:

- Holdco I posee 100% de las acciones comunes de TAM previamente vigentes;
 - Los anteriores socios controladores de TAM poseen aproximadamente 51% de las acciones con derecho a voto de Holdco I a través de TEP Chile (una compañía 100% chilena y de propiedad de los anteriores socios controladores de TAM) y LAN posee el resto de las acciones con derecho a voto;
 - LATAM posee 100% las acciones sin derecho a voto de Holdco I, lo cual le permite obtener esencialmente todos los derechos económicos sobre las acciones comunes de TAM de propiedad Holdco I; y
 - LATAM posee 100% de las acciones preferentes de TAM previamente vigentes.

Como resultado de esta estructura de propiedad:

- Los anteriores socios controladores de TAM, retienen el control de los votos en el directorio de TAM y de cada filial de TAM; y
- LATAM mantiene la totalidad de los derechos económicos de TAM.

LATAM y TEP Chile y otras sociedades acordaron un acuerdo de accionistas que establece acuerdos y restricciones relacionadas al gobierno corporativo en un esfuerzo por equilibrar los intereses de LATAM, como el propietario de sustancialmente todos los derechos económicos en TAM, y de los anteriores socios controladores de TAM, que continúan en su calidad de controladores de TAM al amparo de la ley brasilera. Estos acuerdos de accionistas prohíben llevar a cabo ciertas acciones corporativas materiales específicas y decisiones sin la aprobación previa de la mayoría calificada de los accionistas (5/6 del total de accionistas) y/o el directorio de Holdco I o TAM. Sin embargo, no se puede asegurar que los accionistas controladores de LATAM y TAM podrían lograr acuerdo en relación a la votación según mayoría calificada o materias del directorio en el futuro y si ellos no lo logran, los negocios, situación financiera,

resultados de las operaciones y proyecciones de las compañías combinadas podrían verse adversamente afectadas.

3.4.1.2 Los activos de LATAM incluyen un monto significativo de plusvalía

Nuestros activos incluyen US\$2.752 millones de mayor valor de inversiones al 30 de junio, 2016, de los cuales US\$2.210 millones son provenientes de la unidad generadora de efectivo de “Transporte aéreo”, mientras que US\$542 millones provienen de la unidad generadora de efectivo de “Programas de coalición y fidelización Multiplus”. Bajo IFRS, el valor de inversiones está sujeto a un test anual de deterioro y pruebas más frecuentes podrían ser requeridas si eventos o circunstancias indican un deterioro potencial. Cualquier deterioro podría resultar en el reconocimiento de un cargo significativo en el estado de resultados de LATAM, el cual podría material y adversamente afectar nuestros resultados consolidados para el periodo en el cual el deterioro ocurra.

3.4.1.3 Si fallamos en implementar exitosamente nuestra estrategia o si no somos capaces de ajustarla a la situación económica actual, se podría dañar nuestro negocio y el valor de mercado de las acciones.

LATAM ha desarrollado un nuevo plan estratégico con el objetivo de convertirse en uno de los mejores grupos de aerolíneas del mundo. La nueva estrategia de LATAM requiere identificar las proposiciones de valor que son atractivas para los clientes de LATAM, con el fin de identificar eficiencias en nuestras operaciones diarias, y transformar a LATAM en una compañía más fuerte y más resiliente. El plan estratégico de LATAM también anticipa el fortalecimiento de sus redes lo cual requiere identificar aquellas ciudades con la infraestructura adecuada y suficiente demanda. Sin embargo, no podemos asegurar que seremos capaces de identificar correctamente las ciudades y regiones para expandir las operaciones de LATAM, o que seremos capaces de atraer los suficientes pasajeros y tráfico de carga para hacer rentables las operaciones de LATAM. Las dificultades en implementar la estrategia de LATAM y expandir nuestras operaciones podrían afectar adversamente nuestro negocio, resultados de operaciones y el valor de mercado de los ADSs y acciones comunes de LATAM.

3.4.1.4 Si fallamos en traspasar de forma exitosa la propuesta de valor de LAN y TAM a la nueva marca única, podría afectar adversamente nuestro negocio y el valor de mercado de sus acciones.

Luego de la asociación en el 2012, LAN y TAM continuaron operando con sus marcas originales. En el 2016, LATAM Airlines Group comenzó la transición de LAN y TAM en una sola marca. LAN y TAM tienen diferentes proposiciones de valor, y no se puede asegurar que LATAM será capaz de transferir el total de valor de las marcas originales de LAN y TAM en una sola única marca. Las dificultades de implementar la marca única pueden evitar que LATAM se consolide como el operador preferente y puede afectar adversamente su negocio y resultados de operaciones y el valor de mercado de sus ADSs y acciones.

3.4.1.5 La combinación de los programas de viajero frecuente de LAN y TAM podría tomar tiempo

LATAM ha integrado los programas de pasajero frecuente de LAN y TAM, de tal forma que los pasajeros pueden usar sus kilómetros tanto en LAN como en TAM. Sin embargo, no existe garantía que la integración total de los programas se lleve a cabo en el corto plazo. Aún si la integración ocurre, la combinación exitosa de estos dos programas involucraría tiempo y costos. Hasta que LATAM combine estos programas de forma efectiva, los pasajeros podrían preferir programas de viajero frecuente ofrecidos por otras líneas aéreas, lo cual podría afectar negativamente nuestro negocio.

3.4.1.6 Los resultados financieros de LATAM están expuestos a las fluctuaciones de las monedas extranjeras

LATAM prepara y presenta sus estados financieros consolidados en dólares. La combinación de TAM, cuya moneda funcional es el real brasileiro, y LAN, ha aumentado significativamente la posición monetaria en monedas distintas al dólar estadounidense, principalmente reales brasileros y pesos chilenos. En particular, la mayoría de los ingresos de TAM están denominados en reales brasileros, mientras que una proporción significativa de sus gastos operacionales están denominados o relacionados al dólar estadounidense u otras monedas. La situación financiera consolidada y los resultados de LATAM serán por lo tanto más sensibles a los movimientos de los tipos de cambio del dólar estadounidense en relación a otras monedas. Una depreciación de las monedas distintas al dólar estadounidense en relación al dólar estadounidense podría tener un impacto adverso en la situación financiera, los resultados de las operaciones y las proyecciones de LATAM.

Operamos en numerosos países y enfrentamos riesgos inherentes a las variaciones del tipo de cambio entre diversas monedas extranjeras y el dólar estadounidense o entre las monedas de estos distintos países. Las variaciones del tipo de cambio entre el peso chileno y el dólar estadounidense u otras monedas en los países en que operamos podrían afectar negativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales. Al 30 de junio de 2016, aproximadamente 100% de nuestra deuda está denominado en dólares estadounidenses, y aproximadamente un 40% de nuestros ingresos y el 45% de nuestros gastos operacionales estén denominados en monedas distintas del dólar estadounidense, principalmente en pesos chilenos y reales brasileros. Si el valor del peso chileno o el de otras monedas en las que están denominados nuestros ingresos se deprecia frente al dólar estadounidense, necesitaremos una mayor cantidad de pesos chilenos o de otras monedas para pagar la misma cantidad de dólares. El real brasileiro y el peso chileno han experimentado importante volatilidad en los últimos años, con una depreciación nominal media respecto del dólar estadounidense de 10,5% y 1,8% en 2013, 9,1% y 15,2% en 2014, 41,7% y 14,7% en 2015 y 24,6% y 10,9% en el primer semestre de 2016. Los tipos de cambio entre el peso chileno, el dólar estadounidense y otras monedas en relación al dólar estadounidense, podrían fluctuar significativamente en el futuro.

Las modificaciones de las políticas gubernamentales que afecten los tipos de cambio en Chile y en otros países podrían perjudicar nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales, además del retorno sobre las acciones de nuestros inversionistas.

3.4.1.7 LATAM depende de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en varios de los países donde opera, y su negocio puede verse afectado si cualquiera de sus alianzas o relaciones comerciales terminaran

En varias de las jurisdicciones en las cuales LATAM opera, LATAM ha mostrado interés en mantener un número de alianzas y otras relaciones comerciales. Estas alianzas o relaciones comerciales permiten potenciar nuestras redes y, en algunos casos, ofrecer servicios a nuestros clientes que de otra forma no podríamos haber ofrecido. Si cualquiera de nuestras alianzas estratégicas o relaciones comerciales se deterioraran, y, en particular aquellas con American Airlines, Iberia, Qantas, British Airways, Interjet, Japan Airlines, Korean Airlines, Cathay Pacific, Jetstar Airways o Alaska Airlines, o si cualquiera de estos acuerdos terminaran, nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones podrían verse afectados negativamente.

3.4.1.8 Nuestro negocio y resultados de la operación pueden verse afectados si no logramos obtener y mantener las rutas, acceso adecuado a los aeropuertos, espacios y otros permisos operacionales.

Nuestro negocio depende de nuestro acceso a rutas claves y aeropuertos. Los acuerdos bilaterales de aviación así como aprobaciones locales de aviación frecuentemente involucran consideraciones políticas y otras fuera de nuestro control. Nuestras operaciones podrían verse

limitadas por cualquier retraso o incapacidad de obtener el acceso a las rutas o aeropuertos clave, incluyendo:

- limitaciones a nuestra capacidad de procesar más pasajeros;
- imposición de restricciones de capacidad de los vuelos;
- la incapacidad de asegurar o mantener derechos de ruta en mercados locales o bajo acuerdos bilaterales; o
- la incapacidad de mantener los espacios existentes y de obtener slots adicionales.

Operamos numerosas rutas internacionales, las cuales están sujetas a acuerdos bilaterales, y, además, operamos vuelos internos en Chile, Perú, Brasil, Argentina, Ecuador, Colombia y otros países, los cuales están sujetos a aprobaciones de rutas locales y de acceso a los aeropuertos. No podemos asegurar que los acuerdos bilaterales existentes con los países en los cuales la Compañía opera, y los permisos de gobiernos extranjeros continuarán vigentes. Una modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones. La suspensión de nuestro servicio para operar en ciertos aeropuertos o destinos o la imposición de otras sanciones podría además tener un efecto adverso. Un cambio en la administración de las leyes actuales y regulaciones o la adopción de nuevas leyes y regulaciones en cualquiera de los países donde operamos que restrinjan nuestras rutas, aeropuertos u otro acceso podría tener un efecto adverso material en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

3.4.1.9 Una porción significativa de nuestros ingresos por el negocio de carga provienen de un número relativamente bajo de productos y pueden verse impactados por eventos que afecten su producción, comercio o demanda.

Nuestra demanda de carga, especialmente de exportadores de América Latina, está concentrada en un pequeño número de categorías de productos, tales como la exportación de pescado, productos del mar y otros productos producidos en Chile, espárragos en Perú y exportaciones de flores frescas provenientes de Ecuador y Colombia. Eventos que negativamente afecten la producción, demanda o comercio de estos bienes podría afectar adversamente el volumen de bienes que transportamos y podría tener un impacto significativo en los resultados de las operaciones. Algunos de nuestros productos de carga son sensibles a los tipos de cambio y, por lo tanto, los volúmenes de tráfico podrían verse afectados por la apreciación o depreciación de las monedas locales.

3.4.1.10 Nuestras operaciones están sujetas a las fluctuaciones en la oferta de suministro y costo de combustible de aviones, lo cual podría impactar negativamente nuestro negocio.

El mayor precio de combustible de aviones podría tener un efecto negativo material en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones. Históricamente, los costos de combustible de aviones han representado un monto significativo de los gastos operacionales, y en 2015 representaron 27,6% de nuestros gastos operacionales, mientras que durante el primer semestre de 2016 representaron un 22,0% de los gastos operacionales. Tanto los costos como la disponibilidad de combustible están sujetos a múltiples factores económicos que no podemos controlar ni predecir. Hemos contratado instrumentos de cobertura, pero no podemos asegurar que estos contratos sean adecuados para protegernos de aumentos significativos en el precio de combustibles en el futuro cercano o en el largo plazo. Además, mientras estos contratos de cobertura están diseñados para limitar el efecto de aumentos en los precios del combustible, algunos de nuestros métodos de cobertura pueden además limitar nuestra capacidad de aprovechar ventajas de disminuciones en los precios de combustibles, como ocurrió en 2015. Aunque hemos implementado medidas para traspasar a nuestros clientes una porción de los

mayores costos de combustibles, nuestra capacidad de disminuir el impacto de estos aumentos usando este tipo de mecanismos podría ser limitada.

3.4.1.11 Confiamos en mantener una alta tasa diaria de utilización de aviones para aumentar nuestros ingresos, lo cual nos hace especialmente vulnerable a retrasos.

Uno de los elementos clave de nuestra estrategia de negocios es mantener una alta tasa diaria de ocupación de aviones, la cual se mide por el número de horas de vuelo diarias por avión. Una alta tasa diaria de ocupación de aviones nos permite maximizar los ingresos generados por avión y se logra, en parte, reduciendo los tiempos de permanencia en aeropuertos y programando horarios que nos permiten aumentar las horas promedio de vuelo diario. Nuestra tasa de ocupación de aviones puede verse afectada por una serie de factores que están más allá de nuestro control, incluyendo tráfico aéreo y congestión en los aeropuertos, condiciones climáticas adversas y retrasos de proveedores de servicios externos en tareas tales como reabastecimiento de combustible y servicios en tierra. Estos retrasos podrían afectar nuestro desempeño operacional y producir insatisfacción del cliente por retrasos o pérdida de conexiones.

3.4.1.12 En nuestra flota usamos y dependemos de los aviones Airbus y Boeing, y nuestro negocio estaría en riesgo si las entregas de los aviones no se realizaran a tiempo, y en el caso que la oferta de aviones por parte de estas compañías no estuviera disponible, o en el caso que el público tuviera una percepción negativa de nuestros aviones.

Mientras nuestra flota crece, nuestra confianza en Airbus y Boeing se ha consolidado. Al 30 de junio de 2016 operábamos una flota compuesta por 250 aviones Airbus y 80 aviones Boeing. Estos riesgos relacionados con Airbus y Boeing incluyen:

- nuestra incapacidad o fracaso de adquirir aviones Airbus o Boeing, partes o servicios de soporte relacionados a tiempo debido a la alta demanda u otros factores;
- la interrupción del servicio de flota como resultado del requerimiento de mantenimiento no programado o imprevisto;
- la emisión por parte de autoridades chilenas u de otros países de directivas que restrinjan o prohíban el uso de aviones Airbus o Boeing, o el requerimiento de inspecciones y mantenimiento por periodos prolongados;
- la percepción negativa del público en relación al fabricante como resultado de un accidente u otra publicidad negativa; o
- demoras entre el plazo en que nos damos cuenta que requerimos de nuevos aviones y el tiempo que nos toma hacer las gestiones para la entrega del avión Airbus o Boeing por parte de ellos o un proveedor externo.

La ocurrencia de uno o algunos de estos factores podrían restringir nuestra capacidad de utilizar nuestra flota de aviones para generar ingresos, responder a la creciente demanda, y por otra parte podría limitar nuestras operaciones y afectar adversamente nuestro negocio.

3.4.1.13 Cualquier demora en la entrega del avión A350 podría interrumpir nuestro plan de flota.

El 2015 LATAM Airlines recibió su primer avión Airbus A350 (de los tres que opera actualmente) de una orden total de 27 aviones de este modelo, convirtiéndose en la primera línea aérea de América Latina en operar esta moderna y nueva tecnología de aviones. Sin embargo, no se puede asegurar que el resto de la orden de flota será entregada en los tiempos pactados. Cualquier retraso en la recepción del Airbus A350 o temas operacionales no planificados relacionados con este nuevo modelo de avión podría afectar adversamente nuestro plan de flota.

3.4.1.14 Si no somos capaces de incorporar en el futuro aviones arrendados a nuestra flota a precios y en términos aceptables, nuestro negocio podría verse adversamente afectado.

Una parte importante de nuestros aviones está sujeta a contratos de leasing operativo de largo plazo. Nuestros contratos de leasing operativo suelen durar de tres a 12 años desde la fecha de entrega. Es posible que enfrentemos más competencia o un suministro limitado de aviones en arrendamiento, dificultándose la negociación en términos competitivos cuando expiren nuestros actuales contratos de leasing operativo o la capacidad de arrendar aviones adicionales necesarios para cumplir con nuestro nivel programado de operaciones. Si en el futuro nos vemos obligados a pagar precios de leasing más altos a fin de mantener el número de aviones de nuestra flota, nuestra rentabilidad podría verse negativamente afectada.

3.4.1.15 Nuestro negocio podría verse adversamente afectado si no pudiéramos satisfacer nuestros significativos requerimientos de financiamiento futuro.

Requerimos de importantes cantidades de financiamiento para satisfacer los requerimientos de capital en el financiamiento de aviones, y podríamos necesitar financiamiento adicional para otros fines del negocio. No podemos garantizar que en el futuro tendremos acceso a fuentes de financiamiento en términos favorables. Después de la combinación de LAN y TAM, Fitch Ratings Inc. y Standard and Poor's rebajaron la clasificación de riesgo de LATAM Airlines Group S.A. a niveles bajo grado de inversión. Estas rebajas en la clasificación de riesgo y las rebajas de otras agencias clasificadoras de riesgo podrían aumentar el costo financiero de LATAM. Si no lográramos obtener financiamiento para una parte importante de nuestros requerimientos de capital, nuestra capacidad de adquirir nuevas aeronaves o de incrementar nuestras operaciones podrían verse interrumpida y nuestro negocio se vería afectado en forma negativa.

3.4.1.16 Nuestro negocio podría verse negativamente afectado por nuestro alto nivel de endeudamiento y obligaciones de leasing de aviones en comparación con nuestro capital.

Tenemos un alto nivel de deuda y obligaciones de pago debido a los contratos de leasing de aviones vigentes en comparación con nuestro capital social. Para poder financiar la deuda, dependemos en parte del flujo de caja de operaciones. No podemos garantizar que en el futuro seamos capaces de cumplir con nuestras obligaciones de pago. Además, la mayoría de nuestras propiedades y equipos están dados en prenda para garantizar nuestras deudas. En caso de no poder hacer frente a las obligaciones de pago de deuda garantizada, la ejecución de las garantías prendarias por parte de nuestros acreedores podría restringir o eliminar nuestra capacidad de usar las propiedades y equipos afectados para cumplir con nuestras necesidades operativas y por lo tanto de generar ingresos.

3.4.1.17 Tenemos una significativa exposición a la LIBOR y a otras tasas de interés flotantes, un aumento de estas tasas podría aumentar nuestros costos financieros y podría tener efectos adversos en nuestra situación financiera.

Estamos expuestos al riesgo de variaciones de tasas de interés, principalmente en relación a la U.S. dollar London Interbank Offer Rate (“LIBOR”). Una parte de nuestros leasing operativos y financieros están denominados en dólares estadounidenses y tienen asociado un interés a tasa flotante. El 30,5% de nuestra deuda vigente consolidada al 30 de junio de 2016 genera intereses a tasa flotante luego de considerar el efecto de los contratos de cobertura. La volatilidad de las tasas LIBOR o la tasa TJLP podría aumentar nuestros pagos periódicos de intereses de leasing y, por lo tanto, tendrían un efecto adverso en el costo financiero total. Podríamos no ser capaces de ajustar los precios para compensar el mayor costo financiero, lo cual tendría un efecto adverso en nuestros ingresos y resultados de operaciones.

3.4.1.18 Aumentos de costos de seguros y/o reducciones importantes de sus coberturas podrían perjudicar nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Los acontecimientos importantes que afectan la industria de seguros de aeronáutica (tales como atentados terroristas, secuestros o accidentes aéreos) podría causar aumentos importantes de las primas de seguros o en disminuciones importantes de la cobertura de seguros, como ocurrió después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001. Los aumentos de costos y/o reducciones importantes de las coberturas podrían perjudicar nuestra situación financiera y nuestros resultados operacionales y aumenta el riesgo de obtener pérdidas no cubiertas.

3.4.1.19 Problemas de los sistemas de control de tráfico aéreo u otras fallas técnicas podrían interrumpir nuestras operaciones y tener un efecto adverso material en nuestro negocio.

Nuestras operaciones, incluida nuestra capacidad para entregar servicio a nuestros clientes, dependen del funcionamiento eficiente de nuestros equipos, incluidos los aviones y los sistemas de mantenimiento y de reservas. Nuestras operaciones dependen también del funcionamiento eficaz de los sistemas nacionales e internacionales de control de tráfico aéreo y la infraestructura de control de tráfico de aéreo en los mercados en que operamos. Las fallas de dichos equipos, escasez de personal, problemas de control de tráfico aéreo y otros factores que podrían interrumpir nuestras operaciones podrían afectarlas negativamente y perjudicar nuestros resultados financieros, así como también nuestra reputación.

3.4.1.20 Nuestro negocio se apoya extensivamente en proveedores externos de servicios. Cualquier falla de las partes en realizar lo esperado, o las interrupciones de las relaciones con estos proveedores o la provisión del servicio que nos entregan, podría tener un efecto adverso en nuestra posición financiera y resultados de operaciones.

Hemos contratado un número creciente de proveedores externos de servicios para realizar un gran número de funciones que son parte integral de nuestro negocio, incluyendo operaciones regionales, operación de centros de llamados de servicio al cliente, distribución y venta de inventario de asientos de aviones, provisión de servicios e infraestructura de tecnologías de información, provisión de mantenimiento de aviones y reparaciones, provisión de varios servicios y el rendimiento de operaciones relacionados con combustible de aviones, entre otras funciones vitales y servicios. No controlamos directamente a estos proveedores externos, aunque firmamos contratos con varios de ellos en los que se define el rendimiento esperado del servicio. Cualquiera de estos proveedores externos, sin embargo, podría fallar en forma material en llevar a cabo su compromiso en cuanto al rendimiento, podrían sufrir interrupciones a sus sistemas que podrían impactar sus servicios, o los contratos con dichos proveedores podrían terminar. Por ejemplo, las reservas de vuelos realizadas por clientes y/o agencias de viaje vía GDSs (Global Distribution Systems), podría ser adversamente afectado por interrupciones de nuestras relaciones de negocios con operadores de GDS. Estas interrupciones, incluyendo la incapacidad de acordar términos aceptables en los contratos cuando éstos expiran, o cuando son sujeto de renegociación, podrían causar que la información de vuelo de los operadores aéreos sea limitada o no disponible para ser mostrada, aumentando en forma significativa nuestras tarifas y deterioro de nuestras relaciones con clientes y agencias de viajes. El incumplimiento de cualquiera de nuestros proveedores externos de servicios de proveer en forma adecuada sus obligaciones, u otras interrupciones de servicios, puede reducir nuestros ingresos y aumentar nuestros gastos o impedir que operemos nuestros vuelos y entreguemos otros servicios a nuestros clientes. Adicionalmente, nuestro negocio, desempeño financiero y reputación podría ser materialmente dañado si nuestros clientes creen que nuestro servicio no es confiable o insatisfactorio.

3.4.1.21 Interrupciones o infracciones a la seguridad de nuestra infraestructura de tecnología de la información puede interferir en nuestras operaciones, compromiso con los pasajeros o información a los empleados, y así exponernos a compromisos, impactando el negocio y reputación.

Un serio error interno tecnológico o falla de los sistemas causado internamente en nuestros data centers o externamente en instalaciones de proveedores externos, o la interrupción externa a gran escala de la infraestructura tecnológica de la cual dependemos, tales como energía, telecomunicaciones o internet, puede interrumpir nuestra red tecnológica. Nuestros sistemas tecnológicos y de datos pueden ser además vulnerables a una variedad de fuentes de interrupción, incluyendo desastres naturales, ataques terroristas, fallas en telecomunicaciones, virus en computadores, hackers y otras amenazas a la seguridad. Aun cuando tenemos vigentes las iniciativas de seguridad tecnológica y planes de recuperación ante desastres, y continuamos invirtiendo en ellas, estas medidas podrían no ser adecuadas o implementadas apropiadamente para cumplir su fin de prevenir la interrupción del negocio y su efecto financiero y reputacional adverso para el negocio.

Adicionalmente, como parte de nuestras operaciones habituales de negocios, recopilamos y seleccionamos datos sensibles, incluyendo información personal de nuestros pasajeros y empleados, e información de nuestros socios de negocios. La operación segura de las redes y sistemas en las que este tipo de información se almacena, procesa y mantiene, es crítica para nuestra estrategia y operación del negocio. Partes no autorizadas pueden tratar de acceder a nuestros sistemas de información a través de fraudes u otros medios. El hardware o software que desarrollamos o adquirimos pueden incluir defectos que pueden comprometer nuestra seguridad de la información de forma inesperada. El acceso no autorizado a nuestros sistemas tecnológicos que resulten en pérdida, divulgación, apropiación indebida o acceso a la información de clientes, empleados o socios de negocios, podría resultar en demandas o procedimientos legales, compromisos o penalidades regulatorias bajo las leyes que protegen la privacidad de información personal, interrupción de operaciones y daño reputacional, y cualquiera de ellos puede afectar nuestro negocio

3.4.1.22 Nuestro negocio puede experimentar consecuencias adversas si no logramos cerrar acuerdos de negociación colectiva satisfactoriamente con nuestros empleados sindicalizados.

Al 30 de junio de 2016, aproximadamente 65% de nuestros empleados, incluido el personal administrativo, tripulación de cabina, auxiliares de vuelo, pilotos y técnicos de mantenimiento, son miembros de un sindicato y tienen contratos y acuerdos de negociación colectiva que vencen periódicamente. Nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales podrían verse materialmente perjudicados si no lográramos acuerdos con cualquiera de los sindicatos que representan a dichos empleados, o si celebráramos un acuerdo con un sindicato que no satisface nuestras expectativas o nos impide competir eficazmente con otras líneas aéreas.

3.4.1.23 Presiones colectivas de los empleados podrían ocasionar interrupciones de la operación e impactar negativamente en nuestro negocio.

Ciertos grupos de empleados, tales como los pilotos, auxiliares de vuelo, mecánicos y el personal de aeropuerto desempeñan tareas altamente especializadas. Por lo tanto, las acciones de estos grupos, tales como huelgas, abandono o interrupción de tareas, podrían perjudicar gravemente nuestras operaciones e impactar negativamente nuestro desempeño operacional y financiero, así como también la percepción de nuestros clientes.

3.4.1.24 Aumentos de costos de mano de obra, los que constituyen una parte sustancial de nuestros costos operacionales, podrían afectar directamente nuestras utilidades.

Los costos de mano de obra constituyen un porcentaje importante de nuestros costos operacionales totales (22,2% durante el primer semestre de 2016), y en ciertos momentos de nuestro historial operativo hemos experimentado presiones para lograr aumentos de remuneraciones y beneficios para nuestros empleados. Un aumento importante de los costos de mano de obra superior los costos previstos podría generar una reducción sustancial de nuestras utilidades.

3.4.1.25 Podríamos experimentar dificultades para encontrar, capacitar y retener empleados.

Nuestra industria es intensiva en mano de obra. Empleamos un número importante de pilotos, auxiliares de vuelo, técnicos de mantención y otros empleados operativos y administrativos. En algunos momentos, la industria aeronáutica ha experimentado escasez de personal calificado, especialmente pilotos y técnicos de mantenimiento. Además, como les suele suceder también a nuestros competidores, de tiempo en tiempo enfrentamos una rotación importante de nuestros empleados. Si la rotación aumenta considerablemente, particularmente la rotación de pilotos y técnicos de mantención, nuestros costos de capacitación serían considerablemente mayores. No podemos asegurar que seremos capaces de reclutar, capacitar y retener los empleados calificados necesarios para continuar con nuestras actuales operaciones, o reemplazar a los empleados que se van de la Compañía. Si no logramos contratar y retener empleados calificados a un costo razonable, nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales podrían verse materialmente perjudicados.

3.4.2 Riesgos Relacionados con la Industria Aeronáutica y a los países donde operamos.

3.4.2.1 Nuestro desempeño depende fuertemente de las condiciones económicas en los países donde están nuestros negocios y las condiciones económicas negativas en estos países podrían tener un negativo impacto en nuestro negocio.

La demanda de transporte aéreo de pasajeros y carga es fuertemente cíclica y altamente dependiente del crecimiento económico local y global, las expectativas económicas y las variaciones en los tipos de cambio de monedas extranjera, entre otros. En el pasado, nuestro negocio se vio negativamente afectado por las condiciones globales en recesión, débil crecimiento económico en Chile, recesión en Argentina y pobre crecimiento económico en ciertos mercados emergentes donde operamos. La ocurrencia de eventos similares en el futuro podría afectar negativamente nuestro negocio. Planeamos continuar con la expansión de nuestras operaciones basadas en América Latina y nuestro desempeño, por lo tanto, continuará dependiendo fuertemente de las condiciones económicas en la región.

Cualquiera de los factores mencionados a continuación podrían afectar negativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones en los países donde operamos:

- cambios en las políticas económicas y de gobierno;
- débil desempeño económico, incluyendo, pero no limitado a, bajas tasas de crecimiento económico, bajos niveles de consumo y/o tasas de inversión, y crecimiento en las tasas de inflación; u
- otros eventos en el ámbito político y económico sobre los cuales no tenemos control.

Durante el 2015 Brasil sufrió un debilitamiento en su economía, mostrando una caída de 3,8% en el PIB, reduciendo la demanda del doméstico Brasil en 2,6%. Estimaciones macroeconómicas para Brasil, advierten una caída de 3,3% en el PIB para el 2016, según las últimas estimaciones del Fondo Monetario Internacional (FMI) de julio 2016, mientras que para el 2017 se espera un leve crecimiento de 0,5% en el PIB. Debido a la importancia de Brasil en nuestras operaciones, si continúa la recesión en el país podría impactar negativamente nuestro resultado operacional.

No podemos asegurar que la reducción de capacidad u otros pasos que pudiéramos tomar en respuesta al debilitamiento de la demanda serían adecuados para cualquier reducción futura en nuestra demanda por pasajeros o pasajes aéreos. El debilitamiento sostenido de la demanda puede impactar adversamente nuestros ingresos, resultados de operaciones o situación financiera.

3.4.2.2 Nuestro negocio es altamente regulado y los cambios en el entorno regulatorio en el que operamos podrían negativamente afectar nuestro negocio y resultados operacionales.

Nuestro negocio es altamente regulado y depende sustancialmente del entorno regulatorio en los países en que operan o pretenden operar. Por ejemplo, controles de precios en las tarifas pueden limitar nuestra capacidad para aplicar efectivamente técnicas de maximización de beneficio al cliente segmentación ("gestión de ingresos de pasajeros") y ajustar los precios para reflejar las presiones de costo. Altos niveles de regulación de gobiernos pueden limitar el alcance de nuestras operaciones y nuestros planes de crecimiento, y las posibles limitaciones de las autoridades de aviación para mantener las autorizaciones gubernamentales requeridas o nuestra incapacidad para cumplir con la normativa aplicable, pueden afectar negativamente nuestro negocio y resultados de las operaciones.

3.4.2.3 Las pérdidas y obligaciones derivadas de accidentes que afecten a una o más aviones podrían perjudicar sustancialmente nuestros negocios.

Estamos expuestos a pérdidas catastróficas en el caso de un accidente aéreo, atentado terrorista o cualquier incidente similar. No hay ninguna seguridad de que como resultado de un accidente o incidente importante:

- no nos veamos obligados a incrementar nuestra cobertura de seguros;
- nuestras primas de seguros no aumenten considerablemente;
- nuestra cobertura de seguro cubra la totalidad de nuestras obligaciones; o
- no nos veamos obligados a asumir pérdidas importantes.

Demandas considerables a raíz de un accidente o incidente importante que excedieran nuestra cobertura de seguro asociada podrían perjudicar nuestros negocios, situación financiera y resultados operacionales. Es más, cualquier accidente aeronáutico, aunque estuviera completamente cubierto por la correspondiente póliza de seguro, podría causar una percepción negativa por parte del público en el sentido de la percepción de que nuestros aviones son menos seguros o confiables que aquellos operados por otras líneas aéreas, lo que podría perjudicar nuestro negocio, situación financiera y resultados operativos.

Las primas de seguros también pueden incrementarse a raíz de un accidente o incidente que afecte a una de nuestras líneas aéreas filiales o aliados estratégicos o a otras líneas aéreas.

3.4.2.4 Altos niveles de competencia en la industria aeronáutica podrían afectar adversamente nuestro nivel de operaciones.

Nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales podrían verse adversamente afectados por los altos niveles de competencia en la industria, particularmente frente a la entrada de nuevos competidores en los mercados donde operamos. Las líneas aéreas compiten principalmente por niveles tarifarios, frecuencias y confiabilidad en el servicio, reconocimiento de marca, beneficios a los pasajeros (tales como programas de pasajero frecuente) y la disponibilidad y conveniencia de otros servicios para pasajeros o carga. Líneas aéreas nuevas y existentes (y compañía proveedoras de servicio de carga) podrían entrar en nuestros mercados y competir con nosotros en cualquiera de estas bases, incluyendo la oferta de precios más bajos, servicios más atractivos o aumentando sus capacidades de ruta en un esfuerzo por ganar mayor participación de mercado.

3.4.2.5 Chile abrió sin restricciones su industria aeronáutica nacional a aerolíneas extranjeras, lo que podría cambiar el ambiente competitivo del sector de aviación nacional chilena y afectar nuestro negocio y resultados de las operaciones.

A partir de noviembre de 2013, las leyes y regulación chilena permiten que aerolíneas extranjeras operen vuelos domésticos en Chile sin establecer una subsidiaria en Chile. La Política de Cielos Abiertos Unilateral y Doméstico de Chile podría cambiar el escenario competitivo del Sector Aeronáutico Doméstico de Chile, puesto que es más fácil para las empresas extranjeras operar libremente en el territorio chileno, lo que generaría mayor competencia. La competencia de operadores internacionales en el mercado chileno podría afectar la dinámica competitiva de nuestra industria, reduciendo nuestra demanda de carga y tráfico de pasajeros, obligándonos a reducir nuestros niveles de tarifas, lo que podría tener un efecto negativo importante en nuestros ingresos y el nivel de operaciones.

3.4.2.6 Algunos de nuestros competidores podrían recibir apoyo externo, lo que podría impactar en forma negativa nuestra posición competitiva.

Algunos de nuestros competidores podrían recibir apoyo de fuentes externas, tales como los gobiernos de sus países de origen, el cual podría no estar disponible para nosotros. El apoyo podría incluir, entre otros, subsidios, ayuda financiera o exenciones de impuestos. Esta ayuda constituiría una desventaja competitiva que afectaría negativamente nuestras operaciones y desempeño financiero.

3.4.2.7 Nuestras operaciones están sujetas a regulación medioambiental local, nacional e internacional; costos de cumplimiento en regulaciones aplicables, o las consecuencias de incumplimiento, podrían afectar negativamente nuestros resultados, nuestro negocio o nuestra reputación.

Nuestras operaciones están sujetas a normativas medioambientales a nivel local, nacional e internacional. Dichas normativas cubren, entre otras cosas, emisiones a la atmósfera, la eliminación de residuos sólidos y efluentes líquidos, la contaminación acústica generada por los aviones y otras inherentes a nuestra industria. Nuestras operaciones y resultados financieros futuros podrían fluctuar como consecuencia de dichas normativas. El cumplimiento de la regulación existente u otras nuevas que pudieran aplicarse a futuro podría incrementar nuestra base de costos y afectar negativamente nuestras operaciones y resultados financieros. Además, el incumplimiento de dichas normativas podría afectarnos de diversas maneras, entre ellas, los efectos adversos que pueda sufrir nuestra reputación.

Dentro de los riesgos emergentes que pueden generar potenciales cobros de externalidades negativas y afectar la estructura de costos de la operación en un escenario de mediano plazo, identificamos de forma sistemática las emisiones al aire correspondientes a ruido ambiental y gases provenientes de la combustión de los motores con especial relevancia en los gases de efecto invernadero, causantes del calentamiento global y por lo tanto del cambio climático. Con el propósito de aportar a la solución del problema, la Compañía ha sido una de las primeras en adquirir aviones de última generación con el objetivo de reducir tanto la huella de carbono como el ruido ambiental en nuestras operaciones y también con una planificación de rutas con foco en el consumo eficiente de combustible y la consecuente minimización de emisiones. Adicional a esto la Compañía ha suscrito un compromiso en conjunto con las aerolíneas pertenecientes a IATA de lograr un crecimiento carbono neutro a partir de 2020.

3.4.2.8 Nuestro negocio podría verse adversamente afectado por un cambio negativo en la industria aérea causado por eventos exógenos que afecten el comportamiento de viajes o aumenten costos, tales como brote de enfermedades, condiciones climáticas y desastres naturales, guerras o actos terroristas.

La demanda de transporte aéreo puede verse adversamente afectada por eventos exógenos, tales como condiciones climáticas o desastres naturales, epidemias (tales como Ébola y el Zika), ataques terroristas, guerra o inestabilidad política y social. Situaciones de esta índole en uno o varios mercados donde operamos, podrían tener impacto material en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones. Además estos tipos de situaciones pueden tener un efecto prolongado en la demanda de transporte aéreo y en ciertos ítems de costos.

La propagación de enfermedades infectocontagiosas es un riesgo que afecta la salud de nuestro entorno y que cada día nos preocupa más por el aumento del número de viajes y la duración de estos. Dependiendo de la gravedad de estas enfermedades identificamos eventuales impactos de reducción de demanda derivados ya que nuestros clientes prefieren postergar o eliminar sus viajes para disminuir la probabilidad de verse contagiados, así como restricciones a la oferta cuando eventualmente los países sanos controlen la cantidad o impidan la entrada de personas desde países enfermos.

La Compañía considera que un escenario extremo de peligrosidad y ubicación de este brote podría ser crítico para la Compañía y el cumplimiento de sus objetivos estratégicos. Para ello la Compañía i) Desarrolla y ejecuta procedimientos operacionales para mitigar contagio de enfermedades infecto-contagiosas en coordinación con las autoridades competentes, ii) Realiza campañas preventivas de comunicación para nuestras personas, clientes y sociedad, y en caso de una emergencia declarada; y iii) Activa el plan de respuesta a emergencias que tiene como objetivo dar continuidad operacional en la compañía en ambientes de catástrofe.

Los ingresos de las aerolíneas dependen del número de pasajeros transportados, la tarifa pagada por cada pasajero y factores del servicio, tales como la puntualidad en los horarios de salida y llegada de vuelos. Durante periodos de neblina, hielo, bajas temperaturas, tormentas y otras condiciones climáticas adversas, algunos o todos nuestros vuelos podrían ser cancelados o tener retrasos significativos, reduciendo así nuestros ingresos. Adicionalmente, los precios de combustibles y suministros, los que constituyen costos significativos para nosotros, podrían aumentar como resultado de ataques terroristas futuros, y en general, el aumento de hostilidades y la reducción de la producción de petróleo, de forma voluntaria u otra, por parte de los países productores de petróleo. Estos aumentos pueden resultar en la combinación de alzas de precios de los pasajes y disminución de demanda por transporte aéreo en general, los cuales tendrían un efecto adverso en los ingresos y resultados de operaciones.

3.4.2.9 Acontecimientos en países de América Latina y otros mercados emergentes podrían afectar de manera adversa la economía chilena, impactar negativamente nuestro negocio y resultados operacionales y provocar una caída del precio de mercado de nuestras acciones.

Realizamos parte importante de nuestras operaciones en países de mercados emergentes, particularmente en América Latina. Por lo tanto, los acontecimientos políticos y económicos en estos países, las crisis económicas e inestabilidad política que pudieran tener lugar a futuro, podrían afectar la economía chilena o brasilera, o el valor de mercado de nuestros valores y tener un efecto sustancial adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales. Aunque la situación económica de otros mercados emergentes puede diferir considerablemente de la de Chile, no podemos garantizar que los acontecimientos que se produzcan en otros países, sobre todo otros países de mercados emergentes, no afecten negativamente el valor de mercado o el mercado mismo de nuestras acciones.

3.4.2.10 El gobierno brasilero ha ejercido, y podría continuar ejerciendo, influencia significativa sobre la economía brasilera, lo cual podría tener un impacto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

La economía brasilera se ha caracterizado por la participación activa del gobierno brasilero, el cual frecuentemente cambia las políticas monetaria, crediticia, fiscal y otras que determinan la economía de Brasil. Las acciones del gobierno brasilero para controlar la inflación e implementar otras políticas han incluido controles de precios y salarios, depreciación del real, controles sobre la repatriación de fondos al exterior, intervenciones del Banco Central para modificar las tasas de interés base, entre otras medidas. No tenemos control ni podemos predecir las medidas y políticas que el gobierno brasilero podría tomar en el futuro.

3.4.3 Riesgos Relacionados con nuestras Acciones.

3.4.3.1 Nuestros socios controladores podrían tener intereses que difieren de los intereses de nuestros accionistas.

Tenemos un controlador, el Grupo Cueto y un accionista minoritario el Grupo Amaro que mantiene un pacto con el controlador. Al 31 de octubre de 2016, el Grupo Cueto era titular del 31,47% de las acciones de LATAM, y el Grupo Amaro era titular del 5,55% de las acciones de LATAM. El Grupo Cueto puede elegir tres de los nueve miembros de nuestro Directorio. Además, de acuerdo al pacto suscrito con el Grupo Amaro, el Grupo Cueto acordó, sujeto a ciertos términos y condiciones, votar sus acciones de LATAM para obtener que el Grupo Amaro elija un segundo director en LATAM.

Bajo los términos del acuerdo de depósito que rige a las ADS, si los titulares de ADS no entregaran a JP Morgan Chase Bank, N.A., en su calidad de depositario de los ADS, instrucciones oportunas para la votación de las acciones subyacentes en sus ADR, el depositario estaría habilitado para entregar a una persona designada por el Directorio, el derecho a voto discrecional sobre esas acciones ordinarias. La persona designada por el Directorio podría tener intereses alineados con el controlador, los que podría diferir de los intereses de los otros accionistas. Históricamente, nuestro Directorio ha designado al presidente, para asumir dicho rol, quien actualmente es Mauricio Amaro.

3.4.3.2 Las transacciones de nuestras ADS y acciones en los mercados de valores es limitada y podría experimentar mayor iliquidez y volatilidad de precios.

Los mercados de valores de Chile son sustancialmente más reducidos, menos líquidos y más volátiles que los principales mercados de valores en Estados Unidos. Además, los mercados de valores de Chile podrían verse sustancialmente afectados por acontecimientos que ocurran en otros mercados emergentes, particularmente en otros países de América Latina. Por lo tanto, aunque un tenedor de ADS tiene derecho a retirar del depositario sus acciones ordinarias subyacentes a las ADS en cualquier momento, sus posibilidades de colocar dichas acciones subyacentes en la cantidad, al precio y en el momento que desee hacerlo podrían verse considerablemente limitadas. Este mercado de limitadas transacciones también podría generar un incremento en la volatilidad del precio de las ADS o las acciones subyacentes a las ADS.

3.4.3.3 Los tenedores de ADS podrían verse perjudicados por las devaluaciones de monedas y fluctuaciones del tipo de cambio.

Si el tipo de cambio del peso chileno baja en relación al dólar estadounidense, el valor de las ADS y cualquier distribución efectuada sobre las mismas por parte del depositario, podría verse adversamente afectada. El depositario (representado por el banco custodio en Chile) recibe en pesos las distribuciones de efectivo efectuadas respecto de las ADS, quien las convierte a dólares al tipo de cambio vigente y las distribuye a los titulares de ADR que las acreditan. Además, el

depositario incurrirá en costos de conversión de moneda extranjera (que habrán de asumir los titulares de ADR) relacionados con la conversión de divisas y posterior distribución de dividendos u otros pagos respecto de las ADS.

3.4.3.4 Futuros cambios en los controles de inversión extranjera y retención de impuestos podrían afectar negativamente a los residentes no chilenos que invierten en nuestras acciones.

Las inversiones en acciones en Chile por parte de personas no residentes, se han visto sujetas a diversas normas de control del tipo de cambio que rigen la repatriación de inversiones y utilidades. Aunque actualmente no estén vigentes, las normas del Banco Central de Chile obligaban y podrían volver a obligar a los inversionistas extranjeros que inviertan en valores del mercado secundario chileno que mantuvieran una reserva de efectivo o pagaran un arancel sobre la conversión de divisa extranjera para adquirir las acciones. Es más, futuros cambios en el impuesto retenido podrían afectar negativamente a no residentes en Chile que inviertan en nuestras acciones.

No podemos garantizar que a futuro no se impongan restricciones adicionales en Chile a los titulares de ADR, a la enajenación de acciones subyacentes a las ADS o a la repatriación del producto de una adquisición, enajenación o pago de un dividendo, ni podemos estimar la duración o el impacto que tendrían en caso de imponerse o exigirse restricciones de dicha índole.

3.4.3.5 Notificación a accionistas que se encuentren en Estados Unidos, titulares de ADS y acciones.

Este Prospecto y la información contenida en él no han sido emitidos y no pueden ser distribuidos en los Estados Unidos de América. Este Prospecto no constituye una oferta de valores para venta en los Estados Unidos de América. Los derechos preferentes y las acciones a ser emitidas en virtud del ejercicio de dichos derechos preferentes no han sido ni serán registrados bajo la Ley de Valores de 1933, de Estados Unidos, con sus modificaciones (la "Ley de Valores de EEUU"), y no podrán ser ofrecidos o vendidos en los Estados Unidos de América sin registro o exención de registro bajo la Ley de Valores de EEUU.

4. ANTECEDENTES FINANCIEROS

Las cifras han sido expresadas en millones de dólares. Los antecedentes financieros de LATAM se encuentran disponibles en el sitio de Internet de la Superintendencia de Valores y Seguros.

4.1 Estados de resultados consolidados

Estado de resultados consolidado (en millones de US\$)	Año terminado el 31 de diciembre		Seis meses terminados el 30 de junio	
	2015	2014	2016	2015
Ingresos Operacionales:				
Pasajeros	8.410,6	10.380,1	3.665,0	4.320,7
Carga	1.329,4	1.713,4	536,0	684,8
Ingresos Operacionales Totales	9.740,0	12.093,5	4.201,0	5.005,5
Costo de Ventas	(7.636,7)	(9.624,5)	(3.330,1)	(3.963,1)
Ganancia Bruta	2.103,3	2.469,0	870,9	1.042,4
Otros Ingresos Operacionales	385,8	377,6	237,3	198,5
Costos de Distribución	(783,3)	(957,1)	(356,5)	(388,9)
Gastos de Administración	(878,0)	(980,7)	(326,8)	(465,8)
Otros gastos	(324,0)	(401,0)	(205,2)	(150,7)
Otras ganancias /(pérdidas)	(55,3)	33,5	(12,4)	(0,4)
Ingresos Financieros	75,1	90,5	31,4	31,9
Costos Financieros	(413,4)	(430,0)	(206,6)	(205,6)
Ganancias de Capital	-	(6,5)	-	-
Diferencias de tipo de cambio	(467,9)	(130,2)	143,4	(169,2)
Resultados por unidades de reajuste	0,5	-	0,3	0,5
Utilidad (pérdida) antes de impuestos	(357,1)	65,2	175,7	(107,2)
Gasto por impuesto a las ganancias	178,4	(142,2)	(144,9)	37,0
Utilidad/ Pérdida Neta del Periodo	(178,7)	(77,0)	30,8	(70,3)
Utilidad/ Pérdida atribuible a los propietarios de la controladora	(219,3)	(109,8)	10,1	(89,7)
Utilidad/ Pérdida atribuible participaciones no controladoras	40,5	32,8	20,6	19,4
Utilidad/ Pérdida neta del periodo	(178,7)	(77,0)	30,8	(70,3)

LATAM Airlines registró un resultado operacional de US\$ 220,4 millones durante la primera mitad de 2016 una caída de 9,7% comparado al resultado operacional del mismo período del año 2015. El margen operacional alcanzó un 5,0%, representando un aumento de 0,3 puntos porcentuales con respecto al primer semestre de 2015. La mejora de los resultados de LATAM se explica principalmente por la reducción de los costos operacionales producto de la caída del precio del combustible, además de los continuos esfuerzos de la Compañía en control de costos y el efecto de la devaluación de las monedas locales de la región.

Los ingresos totales del primer semestre 2016 alcanzaron los US\$ 4.438,3 millones, en comparación a US\$ 5.204,0 millones del mismo período 2015. La reducción del 14,7% se explica por la caída del 15,2% en los ingresos de pasajeros y del 21,7% en los ingresos de carga, parcialmente compensado por un aumento de 19,5% en otros ingresos. La caída en los ingresos se produce debido al complejo escenario macroeconómico en Sudamérica y las devaluaciones de las divisas latinoamericanas durante el periodo, especialmente la depreciación del Real brasileño. Al cierre del primer semestre de 2016, los ingresos de pasajeros y carga correspondieron al 82,6% y el 12,1% de los ingresos operacionales totales, respectivamente.

La reducción del 15,2% en los ingresos de pasajeros en el año, refleja el aumento del 2,1% en la oferta, contrarrestado por la reducción del 16,9% en los ingresos unitarios consolidados por pasajero ("RASK"), en comparación al primer semestre 2015. La reducción del RASK es resultado de la reducción del 17,6% en los yields y un aumento de 0,7 p.p. en el factor de ocupación alcanzando un 83,3%. El desempeño de los yields se continúa viendo afectado por el aún desacelerado escenario macroeconómico en Sudamérica, particularmente en Brasil, y por la depreciación de las monedas locales (especialmente el real brasileño, el peso chileno y el peso argentino).

Los ingresos de carga disminuyeron en un 21,7% durante el primer semestre de 2016 como resultado de una disminución de 11,5% en el tráfico de carga, y de una caída de 11,6% en los yields. La caída en los yields refleja el aún deprimido entorno de carga mundial, el debilitamiento del mercado doméstico e internacional en Brasil, la desaceleración de las importaciones desde EEUU y Europa y el impacto negativo de la depreciación del real brasileño en los ingresos en el mercado doméstico de Brasil. Adicionalmente, la capacidad medida en ATK disminuyó un 4,8%.

Los costos operacionales durante la primera mitad del año 2016 alcanzaron US\$ 4.217,8 millones, una disminución del 15,0% en comparación a los costos operacionales del primer semestre de 2015, resultando en una reducción de 13,9% en el costo por ASK equivalente (incluyendo gastos financieros netos). La reducción de costos se explica principalmente por la caída de 33,1% en el precio del combustible, así como también como resultado del programa de reducción de costos impulsado por la compañía sumado al efecto positivo de la devaluación de las monedas sobre los costos asignados en monedas locales.

El gasto en combustible disminuyó en 34,5% alcanzando US \$929,4 millones en comparación con US\$1.419,0 millones en el primer semestre 2015. La disminución se explica por la caída en el precio del fuel así como también por una caída de 2,1% en el consumo de combustible medido en galones, como resultado de los programas de eficiencia en el uso de combustible y una flota cada vez más eficiente.

Adicionalmente, la compañía reconoció en el primer semestre de 2016 una pérdida por cobertura de combustible de US \$31,3 millones en comparación con una pérdida por cobertura de US \$143,8 millones para la primera mitad de 2015. En cuanto a las coberturas de tipo de cambio, la Compañía reconoció en esta línea una pérdida por cobertura de monedas de US\$19,1 millones para el primer semestre de 2016 y una ganancia de US\$6,4 millones en el 2015.

Las Remuneraciones y beneficios disminuyeron en un 15,3% en la primera mitad del 2016 debido principalmente a la depreciación de las monedas locales sobre los salarios, en especial la depreciación de 24,6% del real brasileño y de 10,9% del peso chileno en el período comparado con el primer semestre 2015. Adicionalmente, la plantilla media para el período disminuyó en 4,1%, en línea con la reducción de la oferta en Brasil y las iniciativas de control de costos impulsadas por la Compañía.

En cuanto al resultado no operacional, la compañía mostró una ganancia no caja por diferencia de cambio de US\$143,4 millones, explicado principalmente por la apreciación del real brasilero en el primer semestre de 2016, contra una pérdida de US\$169,2 millones en el mismo período de 2015.

En el acumulado del primer semestre de 2016, LATAM registró una ganancia neta atribuible a la controladora de US\$ 10,1 millones, en comparación a una pérdida neta de US\$ 89,7 millones el mismo período de 2015. Lo anterior implica un margen neto positivo de 0,2%, lo que representa un aumento de 2,0 puntos porcentuales en comparación con el margen neto del mismo período del año 2015.

4.2 Estados de situación financiera

Balance Consolidado (en millones de US\$)	Al 31 de diciembre		Al 30 de junio	
	2015	2014	2016	2015
Activos				
Efectivo y equivalentes al efectivo	753.5	989.4	637.4	1,074.0
Otros activos financieros, corrientes	651.3	650.4	633.7	567.0
Otros activos no financieros, corrientes	330.0	247.9	302.9	355.3
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	797.0	1,378.8	870.3	1,149.7
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0.2	0.3	0.4	0.2
Inventarios	224.9	266.0	228.4	231.8
Activos por impuestos, corrientes	64.0	100.7	80.2	75.7
Activos no corrientes mantenidos para la venta	2.0	1.1	87.8	1.0
Total activos corrientes	2,822.9	3,634.6	2,841.1	3,454.7
Otros activos financieros, no corrientes	89.5	85.0	113.6	83.9
Otros activos no financieros, no corrientes	235.5	342.8	323.9	345.0
Cuentas por cobrar, no corrientes	10.7	30.5	8.2	9.0
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1,321.4	1,880.1	1,591.8	1,618.1
Plusvalía	2,280.6	3,313.4	2,752.1	2,850.9
Propiedades, planta y equipos	10,938.7	10,773.1	10,997.1	10,676.4
Activos por impuestos corrientes, no corrientes	25.6	17.7	25.6	24.6
Activos por impuestos diferidos	376.6	407.3	393.3	299.8
Total activos no corrientes	15,278.5	16,849.8	16,205.6	15,907.8
Total activos	18,101.4	20,484.4	19,046.7	19,362.4
Patrimonio y Pasivos				
Otros pasivos financieros, corrientes	1,644.2	1,624.6	1,883.4	1,541.6
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1,484.0	1,489.4	1,550.1	1,504.9
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	0.4	0.1	0.1	0.1
Otras provisiones, corrientes	2.9	12.4	2.4	2.0
Pasivos por impuestos, corrientes	19.4	17.9	24.9	16.3
Otros pasivos no financieros, corrientes	2,490.0	2,685.4	2,759.0	2,627.2
Total pasivos corrientes	5,641.0	5,829.7	6,220.0	5,692.1
Otros pasivos financieros, no corrientes	7,532.4	7,389.0	7,119.0	7,291.9
Otros cuentas por pagar, no corrientes	417.1	577.5	371.1	586.5
Otras provisiones, no corrientes	424.5	703.1	520.7	611.9
Pasivos por impuestos diferidos	811.6	1,051.9	926.0	895.2
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	65.3	74.1	76.4	81.5
Otros pasivos no financieros, no corrientes	272.1	355.4	274.4	343.3
Total pasivos no corrientes	9,522.9	10,151.0	9,287.5	9,810.4
Total pasivos	15,163.9	15,980.7	15,507.5	15,502.5
Capital emitido	2,545.7	2,545.7	2,545.7	2,545.7
Canancias acumuladas	318.0	536.2	324.8	448.2
Acciones propias en cartera	(0.2)	(0.2)	(0.2)	(0.2)
Otras reservas	(6.9)	1,320.2	579.4	767.3
Patrimonio atribuible al controlador	2,856.5	4,401.9	3,449.7	3,761.0
Participaciones no controladoras	81.0	101.8	89.5	98.9
Total patrimonio	2,937.5	4,503.7	3,539.2	3,859.9
Total pasivos y patrimonio	18,101.4	20,484.4	19,046.7	19,362.4

4.3 Estado de Flujos de Efectivo Consolidado

Flujo de caja consolidado (en millones de US\$)	Año terminado el 31 de diciembre		Seis meses terminados el 30 de junio	
	2015	2014	2016	2015
Flujos de efectivo procedentes de actividades de operación				
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	11.372,4	13.367,8	4.899,2	5.701,6
Otros cobros por actividades de operación	88,2	96,9	32,9	43,1
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(7.029,6)	(8.823,0)	(3.143,5)	(3.554,5)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(2.165,2)	(2.433,7)	(1.187,7)	(1.128,8)
Otros pagos por actividades de operación	(351,2)	(528,2)	(86,1)	(151,5)
Intereses recibidos	43,4	11,6	5,5	13,5
Impuestos a las ganancias pagados	(58,0)	(108,4)	(33,1)	(20,9)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(184,6)	(251,7)	(68,1)	(93,9)
Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación	1.715,5	1.331,4	419,1	808,5
Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión				
Flujos de efectivo utilizados para obtener el control de subsidiarias u otros negocios	-	0,5	-	-
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	519,5	524,4	1.508,0	200,5
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(704,1)	(474,7)	(1.355,4)	(204,4)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	57,1	564,3	20,5	22,2
Compras de propiedades, planta y equipo	(1.569,7)	(1.440,4)	(409,8)	(490,2)
Importes procedentes de la venta de activos intangibles	0,1	-	-	-
Compras de activos intangibles	(52,4)	(55,8)	(27,8)	(10,5)
Otras entradas (salidas) de efectivo	10,6	(17,4)	(2,1)	23,7
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(1.739,1)	(899,1)	(266,6)	(458,8)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación				
Importes procedentes de la emisión de acciones	-	156,3	-	-
Pagos por adquirir o rescatar las acciones en la entidad	-	4,7	-	-
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	1.791,5	1.042,8	844,3	709,5
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	205,0	603,2	230,0	45,0
Reembolsos de préstamos	(1.263,8)	(2.315,1)	(886,9)	(677,6)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	(342,6)	(394,1)	(159,5)	(158,1)
Dividendos pagados	(35,0)	(35,4)	(19,8)	(17,8)
Intereses pagados	(383,6)	(368,8)	(201,7)	(171,5)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(99,8)	(13,8)	(165,4)	24,2
Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(128,4)	(1.320,2)	(359,0)	(246,3)
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(152,0)	(887,9)	(206,5)	103,4
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(83,9)	(107,6)	90,4	(18,8)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(235,9)	(995,5)	(116,1)	84,6
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERÍODO	989,4	1.984,9	753,5	989,4
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO	753,5	989,4	637,4	1.074,0

4.4 Razones financieras:

	Al 30 de junio 2016	Al 31 de diciembre 2015	Al 30 de junio 2015
Activos			
INDICES DE LIQUIDEZ			
Liquidez Corriente (veces) Activo corriente / Pasivo corriente	0.46	0.50	0.61
Razón Ácida (veces) Fondos disponibles ⁽¹⁾ / Pasivo corriente	0.10	0.13	0.19
INDICES DE ENDEUDAMIENTO			
Razón de endeudamiento (veces) (Pasivo corriente + Pasivo no corriente) / patrimonio neto	4.50	5.31	4.12
Total pasivos corrientes / Total pasivos(%)	40.11	37.20	36.72
Total pasivos no corrientes / Total pasivos(%)	59.89	62.80	63.28
Cobertura de gastos financieros (veces)	2.00	-0.06	0.38
INDICES DE ACTIVIDAD			
Total Activos (US\$m)	19,046,697	18,101,418	19,362,449
Inversiones (US\$m)	1,765,164	1,533,637	288,122
Enajenaciones (US\$m)	1,526,348	587,153	246,317
INDICES DE RENTABILIDAD			
Rentabilidad del patrimonio (veces) Utilidad neta / patrimonio neto promedio	0.00	-0.08	-0.02
Rentabilidad del activo (veces) Utilidad neta / total activos promedio	0.00	-0.01	0.00
Rendimiento de activos operacionales (veces) Utilidad neta / activos operacionales promedio	0.00	-0.01	-0.01
Utilidad por acción (US\$) Utilidad neta / N° de acciones suscritas y pagadas al final del período	0.02	-0.40	-0.16
Retorno de dividendos (US\$) Dividendos pagados / precio de mercado	0.00	0.00	0.00

(1) Fondos disponibles: Total efectivo y equivalentes al efectivo

Nota: Las cuentas de estado de resultado utilizadas para calcular los índices de rentabilidad consideran el período enero a la fecha de que se trate, esto es, 1° de enero de 2015 al 30 de junio del mismo año; 1° de enero de 2015 al 31 de diciembre del mismo año; y 1° de enero de 2016 al 30 de junio del mismo año, según sea el caso.

5. PROPIEDAD Y CONTROL

5.1 **Controlador:** El Grupo Cueto es el socio controlador de LATAM, y está compuesto por Sr. Juan José Cueto Plaza (uno de nuestros directores), Sr. Ignacio Cueto Plaza (CEO de LAN), Sr. Enrique Cueto Plaza (CEO de LATAM) y algunos otros miembros de la familia. Al 31 de octubre de 2016, el Grupo Cueto poseía 31,47% de las acciones comunes de LATAM Airlines Group a través de las siguientes sociedades:

Nombre o Razón Social	Nº de Acciones	Porcentaje
Costa Verde Aeronáutica S.A.	90.427.620	16,58%
Costa Verde Aeronáutica Tres SpA	35.300.000	6,47%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	23.578.077	4,32%
Costa Verde Aeronáutica SpA	12.000.000	2,20%
Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda.	3.568.352	0,65%
Inversiones Caravia Dos y Cía. Ltda	3.553.344	0,65%
Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda.	2.704.533	0,50%
Inv. La Espasa Dos y Cía. Ltda.	252.097	0,05%
Inv. Puerto Claro Dos y Cía. Ltda.	233.938	0,04%
Inv. La Espasa Dos S.A.	32.324	0,01%
Inv. Puerto Claro Dos Ltda.	29.995	0,01%
Inv. Mineras del Cantabrico S.A.	13.743	0,00%
Total Grupo	171.694.023	31,47%

Cuadro 1

Respecto a la sociedad Costa Verde Aeronáutica S.A., sus accionistas son los siguientes:

Accionista	Porcentaje
A. Inversiones Costa Verde Aeronáutica Limitada	99,8103%
B. Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en CPA	0,1726%
C. Larraín Vial S.A. Corredora de Bolsa	0,0170%
D. Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	0,0001%
E. Santander S.A. C de B	0,0000%

Cuadro 2

Los accionistas de Inversiones Costa Verde Aeronáutica Limitada (A en el Cuadro 2) son los siguientes:

Accionista	Porcentaje
I. Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en CPA	99,0%
II. Inversiones Costa Verde y CIA Limitada	0,9%
III. Inversiones Costa Verde Limitada	0,1%

Cuadro 3

Los accionistas de Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en CPA (I en el Cuadro 3) son los siguientes:

Accionista	Porcentaje	Socio principal	RUT
1. Inmobiliaria e Inversiones El Fano Limitada	8%	Enrique Miguel Cueto Plaza	6.694.239-2
2. Inmobiliaria e Inversiones Caravia Limitada	8%	Juan José Cueto Plaza	6.694.240-6
3. Inmobiliaria e Inversiones Priesca Limitada	8%	Ignacio Javier Cueto Plaza	7.040.324-2
4. Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	8%	Maria Esperanza Cueto Plaza	7.040.325-0
5. Inmobiliaria e Inversiones Puerto Claro Limitada	8%	Isidora Cueto Cazes	18.391.071-K
6. Inmobiliaria e Inversiones Colunga Limitada	30%	*	76.180.199-6
7. Inversiones del Cantábrico Limitada	30%	*	76.006.936-1

Cuadro 4

* INMOBILIARIA E INVERSIONES COLUNGA LIMITADA e INVERSIONES DEL CANTÁBRICO LTDA. son sociedades 100% de propiedad del Grupo Cueto, y sus accionistas finales son los señores (i) Juan José Cueto Plaza, (ii) Ignacio Javier Cueto Plaza, (iii) Enrique Miguel Cueto Plaza, (iv) María Esperanza Cueto Plaza, R.U.T. 7.040.325-0, (v) Isidora Cueto Cazes, R.U.T. 18.391.071-k; (vi) Felipe Jaime Cueto Ruiz-Tagle, R.U.T. 20.164.894-7 (vii) Maria Emilia Cueto Ruiz Tagle, R.U.T. 20.694.332-7 (viii) Andrea Raquel Cueto Ventura, R.U.T. 16.098.115-6 (ix) Daniela Esperanza Cueto Ventura, 16.369.342-9; (x) Valentina Sara Cueto Ventura, R.U.T. 16.369.343-7 (xi) Alejandra Sonia Cueto Ventura, R.U.T. 17.700.406-5; (xii) Francisca María Cueto Ventura, R.U.T. 18.637.286-7; (xiii) Juan José Cueto Ventura, R.U.T. 18.637.287-5; (xiv) Manuela Cueto Sarquis, R.U.T. 19.078.071-6; (xv) Pedro Cueto Sarquis, R.U.T. 19.246.907-4; (xvi) Juan Cueto Sarquis, R.U.T. 19.639.220-3; (xvii) Antonia Cueto Sarquis, R.U.T. 20.826.769-8 (xviii) Fernanda Cueto Délano, R.U.T. 18.395.657-4 (xix) Ignacio Cueto Délano, R.U.T. 19.077.273-k; (xx) Javier Cueto Délano, R.U.T. 20.086.836-6 (xxi) Pablo Cueto Délano, R.U.T. 20.086.837-4 (xxii) José Cueto Délano, R.U.T. 20.963.574-7; (xxiii) Nieves Isabel Alcaíno Cueto, R.U.T. 18.636.911-4; (xxiv) María Elisa Alcaíno Cueto, R.U.T. 19.567.835-9 y (xxv) María Esperanza Alcaíno Cueto, R.U.T. 17.701.730-2.

Los accionistas de Costa Verde Aeronáutica Tres SpA son los siguientes:

Accionista	Porcentaje
A. Costa Verde Aeronáutica S.A.	100%

Cuadro 5

Los socios de Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Limitada son los siguientes:

Socios	Porcentaje	Socio principal
A. Costa Verde Aeronáutica S.A.	99,99%	Inversiones Costa Verde Aeronáutica Limitada (99,8%)
B. Inversiones Costa Verde Limitada	0,01%	Enrique Miguel Cueto Plaza, Juan José Cueto Plaza, Ignacio Javier Cueto Plaza

Cuadro 6

Los accionistas de Costa Verde Aeronáutica SpA son los siguientes:

Accionista	Porcentaje
A. Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Dos S.A.	100%

Cuadro 7

Los accionistas de Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda. son los siguientes:

Accionista	Porcentaje
A. Inversiones Priesca Dos S.A.	99%
B. Otros	1%

Cuadro 8

Los accionistas de Inversiones Caravia Dos y Cía. Ltda. son los siguientes:

Accionista	Porcentaje
A. Inversiones Caravia Dos S.A.	99%
B. Otros	1%

Cuadro 9

Los accionistas de Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda. son los siguientes:

	Accionista	Porcentaje
A.	Inversiones El Fano Dos S.A.	99%
B.	Otros	1%

Cuadro 10

No existe a la fecha acuerdo de actuación conjunta formal entre los integrantes del Grupo Cueto.

5.2 Accionistas mayoritarios: No existen.

5.3 Doce mayores accionistas: Al 31 de octubre de 2016, los doce mayores accionistas de LATAM Airlines Group eran los siguientes:

Nombre o Razón Social	RUT	N° de Acciones	Porcentaje
Costa Verde Aeronáutica S.A.	81.062.300-4	90.427.620	16,58%
Costa Verde Aeronáutica Tres SpA	76.592.181-3	35.300.000	6,47%
TEP CHILE S.A.	76.152.798-3	30.254.075	5,55%
JPMorgan Chase Bank, N.A.	40.000.535-4	28.546.295	5,23%
Banco de Chile por Cuenta de Terceros no Residentes	97.004.000-5	28.452.728	5,22%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	76.116.741-3	23.578.077	4,32%
Banco Itaú por Cuenta de Inversionistas Extranjeros	97.023.000-9	21.104.613	3,87%
Axxion S.A.	90.818.000-3	18.473.333	3,39%
Inversiones Andes SpA	99.555.910-2	17.146.529	3,14%
Inversiones HS SpA	76.308.315-2	14.894.024	2,73%
Costa Verde Aeronáutica SpA	76.213.859-K	12.000.000	2,20%
Banco Santander por Cuenta de Inversionistas Extranjeros	97.036.000-K	10.750.797	1,97%

5.4 Número total de accionistas: 1.586.

6. ADMINISTRACIÓN

6.1 Directorio:

	Nombre	C.N.I. N°
1.	Mauricio Rolim Amaro	48.143.165-4
2.	Ramón Eblen Kadis	4.346.062-5
3.	Juan Gerardo Jofré Miranda	5.672.444-3
4.	Juan José Cueto Plaza	6.694.240-6
5.	Georges Antoine de Bourguignon Arndt	7.269.147-4
6.	Carlos Alberto Heller Solari	8.717.000-4
7.	Francisco Luzón López	48.171.119-3
8.	Henri Philippe Reichstul	0-E (Extranjero)

6.2 Comité de directores:

	Nombre	C.N.I. N°
1.	Ramón Eblen Kadis	4.346.062-5
2.	Juan Gerardo Jofré Miranda	5.672.444-3
3.	Georges Antoine de Bourguignon Arndt	7.269.147-4

6.3 Ejecutivos principales:

Nombre	Cargo	C.N.I. N°	Profesión	Fecha designación
Enrique Miguel Cueto Plaza	CEO LATAM Airlines Group	6.694.239-2	Ingeniero	09-02-1994
Ignacio Javier Cueto Plaza	CEO Lan Airlines	7.040.324-2	Empresario	01-01-1997
Armando Valdivieso Montes	Vicepresidente Senior Comercial	8.321.934-3	Ingeniero	01-11-1987
Cristían Andrés Ureta Larrain	Vicepresidente Senior Carga	9.488.819-0	Ingeniero	10-10-1988
Claudia Sender	Gerente General TAM	0-E (Extranjero)	Ingeniero	15-12-2011
Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch	Vicepresidente Senior Network y Flota	8.823.367-0	Ingeniero	12-11-2001
Emilio José del Real Sota	Vicepresidente Senior Personas	9.908.112-0	Psicólogo	01-08-2005
Jerome Paul Jacques Cadier	Vicepresidente Senior Marketing	0-E (Extranjero)	Ingeniero	01-03-2013
Ramiro Alfonsín Balza	Vicepresidente Senior de Finanzas	22.357.225-1	Ingeniero	11-07-2016
Juan Carlos Menció	Vicepresidente Senior Legal	24.725.433-1	Abogado	01-09-2014
Enrique Elsaca Hirmas	Vicepresidente Senior Países de Habla Hispana	8.732.095-2	Ingeniero	01-06-2015
Hernán Alberto Pasman	Vicepresidente Senior Operaciones y Mantenimier	21.828.810-3	Ingeniero	01-10-2015

6.4 Planes de Incentivo:

6.4.1 Plan de Compensación 2011:

La Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada con fecha 21 de diciembre de 2011 acordó aumentar el capital social mediante la emisión de 147.355.882 acciones de pago de las cuales 4.800.000 acciones se destinarían a crear e implementar planes de compensación para trabajadores de la Sociedad y de sus filiales, conforme a lo dispuesto en el Artículo 24 de la Ley sobre Sociedades Anónimas (el “Plan de Compensación 2011”), quedando el Directorio plenamente facultado para crear e implementar los programas de opciones para la suscripción y pago de estas acciones, a llevarse a cabo en una o varias etapas. Las características generales del Plan de Compensación 2011 son las siguientes:

- (a) Seleccionados los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales que serán incorporados al Plan de Compensación 2011 por parte del Directorio, previa recomendación por parte del Comité Ejecutivo de la Sociedad, como asimismo el número determinado de opciones para la adquisición de acciones de la Sociedad asignado a cada uno de ellos, se suscribe con cada uno de éstos un contrato de opción de suscripción de acciones. Se deja especial constancia que a esta fecha se han otorgado opciones por un total de 346.000 acciones, lo que equivale al 7,2% del total de acciones destinadas al Plan de Compensación 2011. Estas opciones se entregaron a 7 trabajadores de la Compañía y sus filiales; y entre ellos no hay ejecutivos principales de las mismas, quienes pasaron a estar beneficiados por el bono a que se refiere la sección 6.4.3 siguiente. A la fecha, no se han ejercido opciones con cargo al Plan de Compensación 2011. Se deja constancia que 10.282 acciones colocadas en el mercado en enero de 2014, fueron asignadas y descontadas de las acciones emitidas y no asignadas de este plan de compensación. Atendido lo anterior, el Plan de Compensación 2011 comprende actualmente un saldo total de 4.789.718 acciones.
- (b) Mientras las acciones objeto de una opción no sean suscritas, no otorgarán al titular de la opción derechos económicos ni derechos políticos y no se considerarán para efectos de quórum de las Juntas de Accionistas.
- (c) Las opciones asignadas a cada trabajador se han devengado y se devengarán por parcialidades en las siguientes tres oportunidades: (1) el 30% de ellas el 21 de diciembre

de 2014: (2) el 30% de ellas el 21 de diciembre de 2015 y (3) el 40% de ellas el 21 de junio de 2016, sujeto a su permanencia en la Sociedad.

- (d) El precio por cada acción destinada a Planes de Compensación 2011 en caso de ejercicio de las opciones respectivas, corresponderá a 17,22 dólares de los Estados Unidos de América (“Dólares”), calculado, reajustado y pagadero en la forma indicada en el literal (h) siguiente.
- (e) Una vez devengadas las opciones, conforme las parcialidades antes indicadas, el trabajador podrá ejercerlas totalmente o por partes, en cuyo caso deberá suscribir y pagar las respectivas acciones al contado en el acto de su suscripción, en dinero efectivo, cheque, vale vista bancario, transferencia electrónica de fondos o cualquier otro instrumento o efecto representativo de dinero pagadero a la vista. Los ejercicios parciales no podrán ser por una cantidad inferior al 10% del total de las opciones otorgadas al trabajador.
- (f) El plazo dentro del cual el trabajador deberá ejercer las opciones, una vez devengadas según lo expuesto en el literal (c) precedente, expirará el día 21 de diciembre de 2016. En caso que el trabajador no haya ejercido ni renunciado a las opciones dentro de dicho plazo, se entenderá para todos los efectos que ha renunciado a las opciones y que en consecuencia se ha extinguido todo derecho, facultad, promesa u oferta en relación con la suscripción de las acciones de pago de la Sociedad y que el trabajador ha renunciado irrevocablemente a todo derecho o facultad en relación con las mismas, quedando la Sociedad liberada de cualquier obligación.
- (g) En caso que el trabajador renuncie a su cargo o su contrato de trabajo termine por alguna causal que no sea de aquellas contempladas en el Artículo 160 del Código del Trabajo, sólo podrán ejercerse las opciones devengadas hasta la fecha de terminación del contrato de trabajo y siempre y cuando se encuentre dentro del plazo fijado para su ejercicio.

Por su parte, el trabajador perderá el derecho a ejercer las opciones, se encuentren ellas devengadas o no, en caso de ser despedido en virtud de alguna de las causales contempladas en el Artículo 160 del Código del Trabajo.

En caso de muerte del trabajador, sus herederos o legatarios lo sustituirán en los derechos y obligaciones adquiridos y contraídos por medio del contrato de opción de suscripción de acciones, no siéndoles en consecuencia aplicable lo dispuesto anteriormente en el presente literal. En tal caso, se devengarán en forma automática la totalidad de las opciones que por el presente instrumento se otorgan, debiendo los herederos o legatarios ejercer dichas opciones dentro del plazo de 180 días corridos contado desde la fecha del fallecimiento del trabajador. En caso de invalidez permanente del trabajador, éste mantendrá sus derechos a las opciones, pudiendo ejercer las mismas dentro de los plazos antes indicados para ello.

- (h) El precio a pagar por estas acciones corresponde a 17,22 Dólares por acción. A partir del 20 de noviembre de 2013 y hasta la fecha de suscripción y pago de las acciones, dicho precio expresado en Dólares se reajustará de acuerdo a la variación que experimente el *Consumer Price Index* (“CPI”) publicado mensualmente por el Ministerio del Trabajo de los Estados Unidos de América. El pago del precio de suscripción se realizará en pesos, moneda nacional, de acuerdo con el tipo de cambio “dólar observado” publicado en el Diario Oficial en la misma fecha de la suscripción y pago de las acciones.
- (i) Las opciones no podrán cederse, gravarse ni transferirse a título alguno por el trabajador. Sin embargo, este último podrá manifestar en cualquier momento su renuncia a las opciones, mediante el envío de una carta certificada en tal sentido dirigida al Vicepresidente de Finanzas de la Sociedad.

- (j) Corresponderá al Directorio de la Sociedad aprobar el otorgamiento de opciones a cada trabajador individual con cargo al Plan de Compensación 2011.

6.4.2 Plan de Compensación 2013:

La Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada con fecha 11 de junio de 2013 acordó aumentar el capital social mediante la emisión de 63.500.000 acciones de pago de las cuales 1.500.000 acciones se destinarían a crear e implementar planes de compensación para trabajadores de la Sociedad y de sus filiales, conforme a lo dispuesto en el Artículo 24 de la Ley sobre Sociedades Anónimas (el “Plan de Compensación 2013”), quedando el Directorio plenamente facultado para crear e implementar los programas de opciones para la suscripción y pago de estas acciones, a llevarse a cabo en una o varias etapas. Las características generales del Plan de Compensación 2013 son las siguientes:

- (a) Seleccionados los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales que serán incorporados al Plan de Compensación 2013 por parte del Directorio, previa recomendación por parte del Comité Ejecutivo de la Sociedad, como asimismo el número determinado de opciones para la adquisición de acciones de la Sociedad asignado a cada uno de ellos, se suscribe con cada uno de éstos un contrato de opción de suscripción de acciones. Se deja especial constancia que a esta fecha no se han otorgado ni ejercido opciones.
- (b) Mientras las acciones objeto de una opción no sean suscritas, no otorgarán al titular de la opción derechos económicos ni derechos políticos y no se considerarán para efectos de quórum de las Juntas de Accionistas.
- (c) Las opciones asignadas a cada trabajador se devengarán en su totalidad el día 15 de noviembre de 2017, sujeto a su permanencia en la Compañía.
- (d) El precio por cada acción destinada al Plan de Compensación 2013 en caso de ejercicio de las opciones respectivas corresponderá a 16,40 Dólares, calculado, reajustado y pagadero en la forma indicada en el literal (h) siguiente.
- (e) Una vez devengadas las opciones en la fecha antes indicada, el trabajador podrá ejercerlas totalmente o por partes, en cuyo caso deberá suscribir y pagar las respectivas acciones al contado en el acto de su suscripción, en dinero efectivo, cheque, vale vista bancario, transferencia electrónica de fondos o cualquier otro instrumento o efecto representativo de dinero pagadero a la vista. Los ejercicios parciales no podrán ser por una cantidad inferior al 10% del total de las opciones otorgadas al trabajador.
- (f) El plazo dentro del cual el trabajador deberá ejercer las opciones, una vez devengadas según lo expuesto en la letra (c) precedente, expirará el día 11 de junio de 2018. En caso que el trabajador no haya ejercido ni renunciado a las opciones dentro de dicho plazo, se entenderá para todos los efectos que ha renunciado a las opciones y que en consecuencia se ha extinguido todo derecho, facultad, promesa u oferta en relación con la suscripción de las acciones de pago de la Sociedad y que el trabajador ha renunciado irrevocablemente a todo derecho o facultad en relación con las mismas, quedando la Sociedad liberada de cualquier obligación.
- (g) En caso que el trabajador renuncie a su cargo o su contrato de trabajo termine por alguna causal que no sea de aquellas contempladas en el Artículo 160 del Código del Trabajo, sólo podrán ejercerse las opciones devengadas hasta la fecha de terminación del contrato de trabajo y siempre y cuando se encuentre dentro del plazo fijado para su ejercicio.

Por su parte, el trabajador perderá el derecho a ejercer las opciones, se encuentren ellas devengadas o no, en caso de ser despedido en virtud de alguna de las causales contempladas en el Artículo 160 del Código del Trabajo.

En caso de muerte del trabajador, sus herederos o legatarios lo sustituirán en los derechos y obligaciones adquiridos y contraídos por medio del contrato de opción de suscripción de acciones, no siéndoles en consecuencia aplicable lo dispuesto anteriormente en el presente literal. En tal caso, se devengarán en forma automática la totalidad de las opciones que por el presente instrumento se otorgan, debiendo los herederos o legatarios ejercer dichas opciones dentro del plazo de 180 días corridos contado desde la fecha del fallecimiento del trabajador. En caso de invalidez permanente del trabajador, éste mantendrá sus derechos a las opciones, pudiendo ejercer las mismas dentro de los plazos antes indicados para ello.

- (h) El precio a pagar por estas acciones corresponderá a 16,40 Dólares por acción. A partir del 20 de noviembre de 2013 y hasta la fecha de suscripción y pago de las acciones, dicho precio expresado en Dólares se reajustará de acuerdo a la variación que experimente el CPI publicado mensualmente por el Ministerio del Trabajo de los Estados Unidos de América. El pago del precio de suscripción se realizará en pesos, moneda nacional, de acuerdo con el tipo de cambio “dólar observado” publicado en el Diario Oficial en la misma fecha de la suscripción y pago de las acciones.
- (i) Las opciones no podrán cederse, gravarse ni transferirse a título alguno por el trabajador. Sin embargo, este último podrá manifestar en cualquier momento su renuncia a las opciones, mediante el envío de una carta certificada en tal sentido dirigida al Vicepresidente de Finanzas de la Sociedad.
- (j) Corresponderá al Directorio de la Sociedad aprobar el otorgamiento de opciones a cada trabajador individual con cargo al Plan de Compensación 2013.

6.4.3 Plan de Compensación 2016-2018:

La Compañía acaba de implementar un plan de retención de largo plazo para 42 ejecutivos, que dura hasta diciembre de 2018, consistente en un bono extraordinario cuya fórmula de cálculo se basa en la variación del valor que experimente la acción de LATAM durante cierto período de tiempo. Este beneficio especial aún no se ha devengado.

7. **INFORMACIÓN RELATIVA A LAS ACCIONES Y A LOS DERECHOS QUE ELLAS CONFIEREN**

7.1 Capital y acciones:

- (a) Capital suscrito y pagado: US\$ 2.541.013.880,07
- (b) Número de acciones suscritas y pagadas: 545.558.101 acciones, todas ordinarias, de una misma y única serie, sin valor nominal.

7.2 Series de acciones: El capital se divide en acciones ordinarias. No hay series de acciones.

7.3 Relación entre accionistas, acreedores y otros tenedores de valores: No existen contratos, pactos, acuerdos o convenciones que alteren las disposiciones legales y reglamentarias que regulan la relación entre los derechos de los accionistas, acreedores y otros tenedores de valores emitidos o por emitir por la Sociedad. La Sociedad no ha emitido bonos convertibles en acciones.

7.4 Clasificación de riesgo:

- (a) Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada: Primera Clase Nivel 3 (cl).
- (b) Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada: Primera Clase Nivel 2.

8. ANTECEDENTES LEGALES DE LA EMISIÓN DE ACCIONES

- 8.1 Junta de accionistas: El aumento de capital fue aprobado por Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 18 de agosto de 2016, la que fue reducida a escritura pública con fecha 19 de agosto de 2016, en la Notaría de Santiago de don Eduardo Javier Diez Morello, Notario Público, Titular de la Trigésima Cuarta Notaría de Santiago, con domicilio en Luis Thayer Ojeda 359, Providencia, Santiago.
- 8.2 Publicación e inscripción extracto: El extracto de la escritura antes citada fue inscrito a fojas 62.588, número 33.796, el 24 de agosto de 2016 en el Registro de Comercio de Santiago, en la ciudad de Santiago; y fue publicado en el Diario Oficial con esa misma fecha.

9. CARACTERÍSTICAS DE LA EMISIÓN

9.1 Emisión:

- (a) Monto máximo de la emisión: US\$ 613.164.240.
- (b) Número total de acciones a emitir con cargo al aumento de capital: 61.316.424.
- (c) Porcentaje esperado acciones a emitir / total acciones post colocación: 10,10364%. Lo anterior es el porcentaje esperado que representarán las acciones de primera emisión en relación al total de las acciones suscritas al término de la colocación, calculado como $(N^{\circ} \text{ de acciones de pago} / (N^{\circ} \text{ acciones suscritas} + N^{\circ} \text{ acciones de pago}))$.
- (d) Porcentaje esperado dispersión post colocación: 10,10364%. Lo anterior es el porcentaje esperado de dispersión que alcanzará la Sociedad una vez terminada la colocación, calculado como $(N^{\circ} \text{ acciones que se colocarán} / (N^{\circ} \text{ acciones suscritas} + N^{\circ} \text{ acciones de pago que se colocarán}))$.

9.2 Valor nominal acciones: No tienen.

9.3 Precio de colocación: US\$ 10 por acción.

9.4 Plazo de colocación y forma de pago: El plazo máximo para la emisión, suscripción y pago de las acciones vence el 18 de agosto de 2019.

9.5 Forma de pago: El pago del precio de las acciones deberá efectuarse al contado en el acto de su suscripción, en dólares de los Estados Unidos de América, ya sea en efectivo o mediante transferencia electrónica de fondos de disponibilidad inmediata; o bien en pesos, moneda de curso legal, según el tipo de cambio “dólar observado” que publique el Banco Central de Chile en el Diario Oficial en la fecha del respectivo pago, ya sea en efectivo, cheque, vale vista bancario, transferencia electrónica de fondos o cualquier otro instrumento o efecto representativo de dinero pagadero a la vista.

9.6 Uso de fondos: Los fondos que se espera recaudar con esta emisión de acciones ascienden a US\$ 613.164.240. Dichos fondos serán destinados a fortalecer la posición financiera de la Compañía. Hasta un 50% de los mismos se destinarán a la reducción de pasivos financieros, tales como deudas de corto plazo y líneas de crédito, sean éstas de corto o largo plazo; mientras que el resto de los fondos se destinarán a aumentar la posición de liquidez de la Compañía.

10. DESCRIPCIÓN DE LA COLOCACIÓN

- 10.1 Número de acciones: 61.316.424 acciones de pago de primera emisión. No se contempla colocar acciones en circulación.
- 10.2 Tipo de colocación: La colocación se efectuará en forma directa por la Compañía.
- 10.3 Procedimiento: Las citadas 61.316.424 acciones se ofrecerán en los términos que se indican a continuación:

Oferta Preferente:

Las acciones serán ofrecidas en forma preferente y por el plazo de 30 días contados desde la publicación del aviso de opción preferente, a los accionistas que se encuentren inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior a la fecha de publicación del aviso de opción preferente, a prorrata de las acciones que posean inscritas a su nombre. Los accionistas podrán renunciar o ceder su derecho a suscribir las acciones, respecto de todo o parte de ellas, en conformidad a las normas del Reglamento de Sociedades Anónimas. Si un accionista o cesionario de la opción nada expresare durante el período de opción preferente, se entenderá que renuncia al derecho de suscribirlas.

El derecho preferente de suscripción es esencialmente renunciable y transferible dentro del plazo de 30 días señalado precedentemente. La transferencia de las opciones debe hacerse mediante escritura privada firmada por el cedente y el cesionario ante dos testigos mayores de edad o ante corredor de bolsa o ante notario público, o por escritura pública suscrita por el cedente y el cesionario. La cesión sólo producirá efecto respecto de la Sociedad y de terceros una vez que ésta tome conocimiento de la misma, en vista del documento en el que consta la cesión y del respectivo certificado de derecho a la opción, en el caso que este último hubiera sido emitido y retirado de la Sociedad.

La Sociedad pondrá a disposición de los accionistas o cesionarios que lo soliciten, certificados en que consten los derechos preferentes de suscripción que posean. Estos serán emitidos a más tardar el día hábil subsiguiente a aquel en que reciba la respectiva comunicación y podrán ser retirados en el Departamento de Acciones de la Sociedad, ubicado en calle Huérfanos 770, piso 22, Santiago, entre las 9:00 y 17:00 horas. Cualquier otro antecedente respecto al procedimiento de transferencia del derecho puede ser consultado directamente a la Sociedad.

Los grupos Cueto, Amaro, Eblen y Bethia --que en conjunto representan el 49,72% de las acciones de la Compañía-- han anunciado que cederán sus derechos preferentes de suscripción a Qatar Airways.

Acciones correspondientes a ADRs:

Aquellos tenedores de certificados de depósito “American Depositary Receipts” de LATAM, emitidos contra acciones depositadas de la Sociedad, deberán ejercer su derecho de suscripción preferente por intermedio de JPMorgan Chase Bank, N.A., en su calidad de banco depositario de los “American Depositary Shares” de LATAM.

- 10.4 Plazo de colocación: De acuerdo a la Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 18 de agosto de 2016, el plazo máximo para colocar las acciones vence el 18 de agosto de 2019.
- 10.5 Porcentaje mínimo de colocación: La Junta Extraordinaria de Accionistas no fijó un porcentaje mínimo del total de acciones del emisor a colocar.

- 10.6 Procedimiento para acciones no suscritas: Si luego del período legal de opción preferente quedare algún remanente de acciones no colocado, sea que dicho remanente corresponda a aquellas acciones no suscritas durante el período de opción preferente por los accionistas o cesionarios de éstos en el ejercicio de su opción preferente o aquellas cuyos derechos de opción preferente sean renunciados total o parcialmente, y las que tengan su origen en fracciones producidas en el prorrateo, dicho remanente será ofrecido a los accionistas y/o terceros, y particularmente, en este caso, a Qatar Airways en la oportunidad que el mismo Directorio estime pertinente, quedando ampliamente facultado para determinar los procedimientos para ello, de conformidad con la Ley de Sociedades Anónimas, su Reglamento y la normativa impartida al efecto por la Superintendencia de Valores y Seguros.

Declaración de responsabilidad y especial

Los abajo firmantes, debidamente facultados y en sus calidades de Directores y Gerente General de LATAM Airlines Group S.A., según corresponda, declaran bajo juramento que se hacen responsables de la veracidad respecto de toda la información proporcionada por LATAM Airlines Group S.A. conforme a la Norma de Carácter General N° 30, para fines de la inscripción en el Registro de Valores de la emisión de 61.316.424 acciones.

Asimismo, los abajo firmantes declaran bajo juramento que LATAM Airlines Group S.A. no se encuentra en cesación de pagos.

Nombre	Cargo	C.I.	Firma
Mauricio Rolim Amaro	Presidente Directorio	48.143.165-4	_____
Juan Gerardo Jofré Miranda	Director	5.672.444-3	_____
Juan José Cueto Plaza	Director	6.694.240-6	_____
Georges Antoine De Bourguignon Arndt	Director	7.269.147-4	_____
Carlos Alberto Heller Solari	Director	8.717.000-4	_____
Ramon Eblen Kadis	Director	4.346.062-5	_____
Henri Philippe Reichstul	Director	0-E (Extranjero)	_____
Francisco Luzón López	Director	48.171.119-3	_____
Enrique Miguel Cueto Plaza	Gerente General	6.694.239-2	_____