

LATAM AIRLINES REPORTA UNA GANANCIA OPERACIONAL DE US\$ 235 MILLONES PARA EL CUARTO TRIMESTRE DE 2013.

Santiago, Chile, 17 de marzo de 2014 – LATAM Airlines Group S.A. (NYSE: LFL; IPSA: LAN; BOVESPA: LATM11), el grupo de aerolíneas líder en Latinoamérica, anunció hoy sus resultados financieros consolidados para el cuarto trimestre finalizado el 31 de diciembre de 2013 “LATAM” o “la Compañía” hace referencia a la entidad consolidada que incluye líneas aéreas de pasajeros y de carga en América Latina. Estas cifras fueron preparadas de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS) y se expresan en dólares estadounidenses. La tasa de cambio promedio del Real brasileño / Dólar para el trimestre fue de R\$ 2,27 por dólar

DESTACADOS

- LATAM Airlines Group registró una ganancia operacional de US\$234,9 millones para el cuarto trimestre de 2014, lo que representa un aumento de 166% comparado a los US\$ 88,3 millones registrados en el cuarto trimestre de 2012. El margen operacional alcanzó un 6,9%, un aumento de 4,4 p.p. en comparación con el margen de 2,5% registrado en igual periodo del 2012. La fuerte expansión en los márgenes se explica por la mejora significativa de los resultados financieros de la operación doméstica en Brasil y por la racionalización de la capacidad en la operación internacional de pasajeros, así como del continuo avance en el proceso de integración y las iniciativas de sinergia y eficiencia.
- Durante el cuarto trimestre del año, y en línea con la reducción de capacidad que habíamos anticipado en trimestres anteriores, redujimos fuertemente nuestra capacidad total medida en ASK en un 4,5% en comparación al mismo período de 2012. Esta racionalización en la capacidad refleja principalmente la fuerte reducción de la capacidad en nuestra red internacional, donde los ASKs disminuyeron en un 6,5% en comparación al mismo periodo de 2012; además de la continua racionalización de las operaciones domésticas en Brasil.
- Para el total año 2013, LATAM registró una ganancia operacional de US\$ 643,9 millones, lo que representa un aumento del 605% en comparación con los US\$ 91,4 millones registrados durante el 2012 (pro forma). El margen operacional alcanzó un 4,9%, un aumento de 4,2 p.p. en comparación al 0,7% registrado en el año 2012, en línea con el *guidance* suministrado por la compañía.
- Después de un proceso de revisión de su plan de flota y sus necesidades después de la fusión, en el segundo semestre de 2013, LATAM decidió implementar un amplio plan de reestructuración de la flota, con el objetivo de reducir el número de modelos operados, retirando gradualmente los modelos menos eficientes y asignando las aeronaves más adecuadas para cada uno de sus mercados. De esa forma, a partir del cuarto trimestre de 2013 y durante aproximadamente los próximos 30 meses, la Compañía retirará gradualmente todas sus aeronaves de los modelos A330, A340, B737, Q400 y Q200s. En el último trimestre del año, este proceso generó costos no recurrentes de US\$17,5 millones por multas relacionadas a la devolución anticipada y gastos de mantenimiento para devolución. Para el año, los costos sumaron aproximadamente US\$29 millones. Excluyendo estos costos no recurrentes, el margen operacional de LATAM fue de 7,4% en el cuarto trimestre de 2013 y de 5,1% en el 2013.
- En el cuarto trimestre de 2013, LATAM registró una pérdida neta de US\$ 46,1 millones, comparada con una pérdida neta de US\$ 69,8 millones en el mismo periodo de 2012, impactada por una pérdida por tipo de cambio de US\$ 142,6 millones reconocida principalmente por TAM, resultando de la depreciación del real en el trimestre. La compañía continúa trabajando de manera de eliminar la exposición del balance de TAM a la moneda brasileña hacia junio de 2014.

- TAM continúa mostrando avances significativos en el proceso de *turnaround* de las operaciones domésticas de pasajeros en Brasil, manteniendo una disciplina de capacidad, que se tradujo en una reducción de 6,0% en los ASKs durante el cuarto trimestre de 2013 en comparación al cuarto trimestre de 2012. Las mejores prácticas de segmentación de mercado y *revenue management* han resultado en mejoras en los *yields* y en un sólido factor de ocupación que durante el trimestre alcanzó un 81,6%. Esto ha resultado en un aumento significativo de 11,3% en los ingresos por ASK (RASK) medidos en reales.
- LATAM continúa viendo los resultados positivos de su estrategia de racionalizar la capacidad internacional de pasajeros tanto en Brasil como en los mercados domésticos de habla hispana, generando un aumento substancial en los ingresos por ASK. La capacidad en vuelos internacionales disminuyó en 6,5% durante el cuarto trimestre de 2013, mientras el tráfico de pasajeros aumentó en 0,8%, resultando en un factor de ocupación del 84,3%, un aumento de 6,1 p.p. comparado al cuarto trimestre de 2012. Adicionalmente, obtuvimos aprobación de las autoridades brasileñas para mejorar la distribución de los slots de pasajeros en el aeropuerto de Guarulhos, en São Paulo, que representa un paso importante en la consolidación del Aeropuerto de Guarulhos como nuestro principal hub para vuelos regionales y de larga duración en Sudamérica.
- El 10 de enero de 2014, el Grupo LATAM Airlines concluyó de forma exitosa su aumento de capital, recaudando US\$ 940,5 millones. El precio de colocación fue US\$ 15,17 por acción. De esta forma, la compañía avanzó significativamente en un proceso importante y estratégico de fortalecimiento del balance y de la situación financiera de LATAM por medio de la reducción del apalancamiento y la mejora en la liquidez.
- A partir de este trimestre, la Compañía empezará a publicar trimestralmente los ingresos por ASK para sus principales unidades de negocios de pasajeros.

COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN ACERCA DE LOS RESULTADOS DEL CUARTO TRIMESTRE DE 2013

Durante el cuarto trimestre de 2013, LATAM llevó a cabo los recortes de capacidad que se habían anticipado en trimestres anteriores, con una fuerte reducción de la capacidad en nuestras operaciones internacionales y una continua racionalización en las operaciones domésticas en Brasil. A pesar de los positivos resultados que esperamos de esta estrategia de racionalización de la capacidad, que ya ha resultado en aumentos en los ingresos por ASK, dichas reducciones implican mayores costos unitarios hoy, mientras adaptamos nuestra estructura de costos a una operación más pequeña.

Adicionalmente, la Compañía ha acelerado su plan de reestructuración de flota, que tiene como objetivo retirar gradualmente de la operación las aeronaves más antiguas e incorporar aeronaves más grandes y con nuevas tecnologías. Este proceso resultó en devoluciones anticipadas, generando costos no recurrentes de aproximadamente US\$29 millones en el año 2013. Estas iniciativas forman parte de una estrategia de largo plazo que creemos que es esencial para poder tener una operación eficiente en términos de costos, aumentando la competitividad de LATAM en el largo plazo.

LATAM registró pérdida neta de US\$ 46,1 millones durante el cuarto trimestre de 2013, en comparación a la pérdida neta de US\$ 69,8 millones registrada en el cuarto trimestre de 2012. El resultado neto en el trimestre fue impactado por una pérdida de US\$ 142,6 millones producto de la variación de cambio, principalmente producto de la depreciación de 6,5% que experimentó el real entre septiembre y diciembre de 2013. El resultado operacional fue de US\$ 234,9 millones en el cuarto trimestre de 2013, equivalente a un aumento del 166,1% comparado a los US\$ 88,3 millones registrados en el cuarto trimestre de 2012. El margen operacional fue el 6,9%, lo que representa un aumento de 4,4 puntos porcentuales en comparación al mismo periodo de 2012.

Los ingresos totales en el cuarto trimestre de 2013 fueron de US\$ 3.397,5 millones, comparados a US\$ 3.470,5 millones durante el mismo periodo de 2012. La reducción del 2,1% fue resultado de la disminución de 0,8% en los ingresos de pasajeros y de 10,8% en los ingresos de carga, parcialmente compensado por el aumento de 10,3% en otros ingresos. Esas variaciones incluyen el impacto negativo de la depreciación promedio de 10,6% del real en el cuarto trimestre de 2013, en comparación al mismo periodo del año anterior, sobre los ingresos denominados en reales. En el cuarto trimestre de 2013, los ingresos de pasajeros y cargas correspondieron al 83,5% y al 14,1% de los ingresos totales, respectivamente.

Los **ingresos de pasajeros** disminuyeron en 0,8% en el trimestre, como resultado de una fuerte reducción de 4,5% en la capacidad, reflejando nuestras iniciativas en Brasil y en las operaciones internacionales, así como de la reducción del 1,0% en los *yields* en comparación al cuarto trimestre de 2012. El tráfico de pasajeros presentó un leve aumento del 0,2% en el trimestre, con un alto factor de ocupación de 82,6%, equivalente a un aumento de 3,9 p.p. en comparación al mismo periodo de 2012. En total, el ingreso por ASK (RASK) aumentó en 3,9% en comparación al tercer trimestre de 2012, incluyendo el impacto de la depreciación del real sobre los ingresos denominados en esta moneda en el cuarto trimestre de 2013.

La tabla a continuación presenta los ingresos por ASK para las principales unidades de negocio de pasajeros LATAM.

	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre			Para los 12 meses terminados el 31 de diciembre		
	2013	2012	% Variación	2013	2012	% Variación
Ingresos por ASK (centavo de USD)						
Mercados domésticos de habla hispana (SSC)	9,8	10,3	-5,5%	9,6	10,2	-5,7%
Doméstico Brasil	9,4	9,2	2,0%	9,2	8,8	4,1%
Internacional	8,0	7,5	7,0%	7,9	7,9	0,2%
Total Ingresos por ASK	8,6	8,3	3,9%	8,4	8,3	0,8%

Nota: los ingresos incluyen tickets volados, caducos, exceso de equipaje, ingresos por programa de pasajero frecuente y otros ingresos.

Durante el cuarto trimestre de 2013, las operaciones domésticas de la compañía en los países de habla hispana (SSC) registraron una vez más un fuerte crecimiento en el tráfico de pasajeros. El tráfico medido en RPK aumentó un 8,9% durante el trimestre, mientras la capacidad medida en ASKs aumentó en 6,1%, resultando en un factor de ocupación del 80,3%, 2,0 p.p. superior a igual período en 2012. No obstante, las presiones en los *yields* en estas operaciones resultaron en una reducción de 5,5% en los ingresos por ASK.

En las operaciones domésticas de pasajeros en Brasil, ya habiendo alcanzado un sólido factor de ocupación, la reducción de la capacidad durante la segunda mitad del año fue más moderada que durante el primer semestre de 2013. En el cuarto trimestre, el factor de ocupación aumentó en 1,4 puntos porcentuales comparado al cuarto trimestre de 2012, alcanzando un 81,0%. Este aumento fue resultado de la reducción del 6,0% en la capacidad y de 4,3% en el tráfico de pasajeros en comparación al mismo periodo de 2012. Consecuentemente, el RASK medido en reales aumentó en un 11,3%, principalmente como resultado del aumento del *yield* en dólares estadounidenses, a pesar de la depreciación del 10,6% del real brasileño en comparación al mismo periodo de 2012. De esa forma, en conjunto con las continuas medidas de aumento de eficiencia en este mercado, hemos observado mejoras substanciales en los resultados financieros de las operaciones domésticas en Brasil.

Durante el cuarto trimestre de 2013, redujimos fuertemente nuestra capacidad en las operaciones internacionales de pasajeros, principalmente en vuelos desde Río de Janeiro a Europa, como respuesta al todavía débil mercado europeo. La capacidad en vuelos internacionales medida en ASK disminuyó en un 6,5% durante el trimestre, mientras el tráfico de pasajeros aumentó en un 0,8%, resultando en un factor de ocupación de 84,3%, equivalentes a un aumento de 6,1 puntos porcentuales comparado al cuarto trimestre de

2012. Los ingresos por ASK en las operaciones internacionales aumentaron fuertemente en un 7,0% en el trimestre en comparación al mismo periodo de 2012, debido principalmente a la racionalización de la capacidad y la consolidación del Aeropuerto de Guarulhos como principal hub regional y de larga distancia en Sudamérica.

Los **ingresos de carga** disminuyeron en un 10,8% durante el cuarto trimestre de 2013, como resultado de una disminución de 4,0% en el tráfico de carga y una caída de 7,1% en los *yields*, mientras la demanda se mantendrá débil y persisten las presiones competitivas de operadoras de carga regionales e internacionales. La reducción en los *yields* refleja también el impacto negativo de la depreciación del 10,6% del real en el cuarto trimestre de 2013 sobre los ingresos de carga en el mercado doméstico de Brasil.

La compañía continúa con un enfoque racional y disciplinado hacia la utilización de la capacidad de aeronaves cargueras, en línea con el escenario desafiante y competitivo en los mercados de carga de América Latina, mientras se concentró en maximizar la utilización de la capacidad de carga de su flota de aeronaves de pasajeros (*bellies*). Durante el mes de noviembre dejamos en tierra una aeronave Boeing 767F para su devolución, lo que se tradujo en una reducción del 6,2% en la capacidad de carga en el cuarto trimestre de 2013 en comparación al mismo trimestre de 2012. El factor de ocupación de las operaciones cargueras registró un aumento de 1,4 puntos porcentuales, alcanzando un 61,9% en el trimestre.

Otros ingresos aumentaron en un 10,3%, totalizando US\$ 81,4 millones en el cuarto trimestre de 2013. Este aumento es resultado, principalmente, de los mayores ingresos aportados por Multiplus a través del vencimiento de puntos y canjes de otros productos que no son pasajes.

Los **costos operacionales** durante el cuarto trimestre de 2013 alcanzaron US\$ 3.162,7 millones, una reducción del 6,5% en comparación al cuarto trimestre de 2012, resultando en una reducción de 0,6% en el costo por ASK (incluye gastos financieros netos). La reducción de costos refleja una reducción de 7,0% en el precio promedio pagado por combustible incluyendo las coberturas; la reducción de personal en Brasil ocurrida en el tercer trimestre de 2013; y el impacto positivo de la depreciación del real en determinados componentes del costo. Excluyendo el combustible, el costo por ASK equivalente aumentó un 3,7%, explicado por la reducción del 5,1% en los ASK-equivalentes y los costos no recurrentes producto de la racionalización de nuestra flota, mientras racionalizamos la capacidad en las operaciones internacionales, operaciones domésticas en Brasil y operaciones de carga. Los principales factores que contribuyeron en la variación de los costos operacionales fueron los siguientes:

- Las **remuneraciones** disminuyeron en 4,9%, impulsadas por el impacto positivo de la depreciación promedio del 10,6% del real en el trimestre en comparación al cuarto trimestre de 2012 sobre los sueldos denominados en esa moneda, además de la reducción promedio del 1,0% en el número de empleados, resultado principalmente de la reducción de personal en TAM durante el tercer trimestre de 2013.
- El **gasto en combustible** disminuyó en 13,2%, principalmente producto de la reducción del 6,7% en los galones de combustible consumidos, en línea con los programas de eficiencia de combustible de la compañía y con una flota cada vez más eficiente, además de la reducción del 6,2% en el precio promedio por galón. Adicionalmente, la compañía reconoció una ganancia por cobertura de combustible por US\$ 4,5 millones, en comparación con una pérdida de US\$ 5,4 millones en el cuarto trimestre de 2012.
- Las **comisiones pagadas a agentes** registraron un aumento de 38,8%, debido a ajustes contables en el cuarto trimestre de 2012, que resultaron en la reducción de aproximadamente US\$ 18 millones en comisiones. Excluyendo este efecto, la cuenta de comisiones aumentó en 14,1% como resultado de mayores incentivos en TAM relacionados a diversas campañas llevadas a cabo durante los últimos meses del año, impulsando las ventas en Brasil.
- La **depreciación y amortización** disminuyó en 9,5% como resultado de la venta de 17 aeronaves en el transcurso de los últimos 12 meses y por la depreciación del 10,6% del real brasileño en el trimestre en comparación al cuarto trimestre de 2012, compensada parcialmente por la incorporación de 24 aeronaves en el 2013 en la modalidad de arrendamiento.

- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron en 5,2%, debido principalmente a menores tarifas aeronáuticas y tasas de manejo.
- Los **servicios a pasajeros** aumentaron en 0,6%, debido principalmente al leve aumento en el número de pasajeros transportados y a mayores compensaciones.
- El **arriendo de aviones** aumentó en 9,4%, como resultado de la inclusión de 20 aeronaves en la modalidad de arrendamiento operativo en los últimos 12 meses, compensado parcialmente por la devolución de 15 aeronaves arrendadas en el periodo.
- Los **gastos de mantenimiento** aumentaron en 29,1%, debido principalmente a los costos relacionados a la devolución de aeronaves, que totalizaron aproximadamente US\$ 19 millones en el trimestre, así como al aumento de costos fijos experimentados por mayores costos de transporte y combustible para máquinas.
- **Otros gastos operacionales** disminuyeron en 10,5%, debido principalmente a los menores costos de servicios profesionales y asesoría jurídica.

Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** aumentaron de US\$ 15,9 millones en el cuarto trimestre de 2012 a US\$ 21,1 millones en el mismo periodo de 2013, resultado principalmente de la mayor caja en el trimestre.
- Los **gastos por intereses** pasaron de US\$ 108,9 millones en el cuarto trimestre de 2012 a US\$ 122,3 millones en el mismo trimestre de 2013, reflejando el nuevo perfil de deuda de la compañía, que incluye la emisión del bono securitizado en noviembre de 2013.
- En la cuenta **otros ingresos (gastos)**, la compañía registró una pérdida de US\$ 142,6 millones, debido principalmente a la pérdida de tipo de cambio en TAM, resultado de la depreciación del 6,5% del real entre el 30 de septiembre de 2013 y 31 de diciembre de 2013. Esto se compara a una pérdida de US\$ 54,2 millones en el cuarto trimestre de 2012, que incluía una pérdida por tipo de cambio de US\$ 11,3 millones. Además, en el cuarto trimestre de 2012, la compañía registró una pérdida no recurrente de US\$ 52,7 millones relacionada a la venta de aeronaves y costos de devolución.

FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

Durante el último año, LATAM concluyó de forma exitosa la reestructuración de su balance, que presentaba un alto índice de apalancamiento debido a la fusión entre LAN y TAM en el año 2012. LATAM redujo substancialmente su índice de apalancamiento (deuda neta ajustada / EBITDAR) a 4,9x en diciembre de 2013, de 7,2x en diciembre de 2012. La Compañía ha mejorado también su posición de liquidez. El 31 de diciembre de 2013, el índice de liquidez del Grupo LATAM Airlines correspondía a aproximadamente el 19% de los ingresos del 2013. El objetivo para el año 2014 es mantener el índice de liquidez en aproximadamente el 15%. El 19 de diciembre de 2013, el Grupo LATAM Airlines anunció el fin de la oferta preferente de 62.000.000 acciones a un valor de US\$ 15,17 por acción. Durante el período de opción preferente, se suscribieron 51,7 millones de acciones, captando aproximadamente US\$ 784 millones. Las 10,3 millones de acciones restantes no suscritas fueron ofrecidas al mercado a través de subasta realizada el 10 de enero de 2014 por el mismo precio de US\$ 15,17 por acción, recaudando US\$ 156 millones. En total, la Compañía recaudó US\$ 940,5 millones en recursos con el aumento de capital, que ha sido utilizado para pago de deuda de corto plazo y mejora de la liquidez de la Compañía.

Al final del cuarto trimestre de 2013, LATAM registraba un saldo de efectivo y equivalentes a efectivo de US\$ 2.532,2 millones, que incluye determinadas inversiones de alta liquidez contabilizadas como “otros activos financieros de corto plazo”. Además, el 30 de diciembre de 2013, la Compañía registró depósitos con fabricantes de aeronaves por US\$ 825 millones, de los cuales US\$ 539 millones fueron financiados directamente por LATAM. Adicionalmente, en diciembre de 2013, el Grupo LATAM Airlines tenía US\$ 185 millones en líneas de crédito comprometidas con bancos chilenos e internacionales.

Desde la conclusión de la combinación de negocios con TAM, las entregas de aeronaves a LAN y TAM están siendo incorporadas al Grupo LATAM Airlines. El nuevo enfoque de LATAM en términos de financiamiento de la flota será una combinación entre transacciones apoyadas por agencias de crédito a exportación (ECA) en los formatos de préstamo y deuda, operaciones de *sale & leaseback* y financiamientos comerciales, incluyendo emisiones de deudas sénior y junior y estructuras fiscales. Dichos financiamientos cuentan con un plazo promedio de 12 años.

Uno de los objetivos del Grupo LATAM Airlines es reducir la volatilidad de los resultados financieros y flujos de efectivo resultante de factores externos, tales como oscilaciones de tipo de cambio y precio de combustibles. Con el objetivo de minimizar el impacto de las variaciones de tipo de cambio resultante del desbalance de TAM entre activos denominados en reales y pasivos denominados en dólares estadounidenses, LATAM está en proceso de transferir las aeronaves de TAM y sus deudas relacionadas al balance de LATAM, cuya moneda funcional es el dólar. Adicionalmente, todas las aeronaves entregadas después de 22 de junio de 2012 fueron financiadas por el Grupo LATAM Airlines, independientemente si son operadas por TAM o LAN. LATAM ya ha reducido la exposición del balance de TAM al real de US\$ 4,1 mil millones el 30 de junio de 2012 a US\$ 2,0 mil millones el 31 de diciembre de 2013 y espera reducir esta exposición a aproximadamente US\$ 0,5 mil millones hacia junio de 2014.

La volatilidad causada por las variaciones del tipo de cambio sobre los flujos de efectivo de TAM debe minimizarse parcialmente a lo largo del tiempo como resultado de la cobertura natural ofrecida por la naturaleza diversificada de los flujos de efectivo del Grupo LATAM Airlines. Adicionalmente, en octubre de 2013, la Compañía comenzó un programa de coberturas de tipo de cambio con el objetivo de mitigar parcialmente el impacto de las variaciones del cambio sobre la exposición neta de los flujos de efectivo de TAM en reales. La Compañía tiene coberturas contratadas para aproximadamente el 55% de la exposición neta total en reales estimada para 2014 a través de swaps de cambio por un promedio de R\$ 2,30/US\$ 1,00.

Con relación a la exposición al precio del combustible, el Grupo LATAM Airlines conduce todas las actividades de cobertura. La Compañía busca compensar el impacto de las variaciones en los precios de combustible a través de transferencias tanto en las operaciones de pasajeros como de carga. LATAM cuenta con coberturas para

aproximadamente el 56% de su consumo estimado de combustible para el primer trimestre de 2014, 51% de su consumo promedio estimado de combustible para el segundo trimestre de 2014 y para el 25% del consumo estimado para el tercer trimestre de 2014. La estrategia de cobertura de combustible de la Compañía consiste en una combinación de operaciones *collar*, swaps y opciones de compra (*call options*) para Brent y Jet Fuel.

PLAN DE FLOTA LATAM

En el cuarto trimestre de 2013, LATAM recibió 4 aeronaves Airbus A320 y 1 Boeing 787-8 Dreamliner. En el mismo periodo, la aerolínea devolvió 1 Airbus A319, 1 Airbus A320, 1 Airbus A340 y 1 Boeing 737, además de vender 1 Airbus A318.

Durante el 2014, la Compañía espera retirar gradualmente de su operación todas sus aeronaves de los modelos B737, Q400, y A340-500, y en relación al plan de retiro de los A340-300 y A330s, la Compañía además devolverá cuatro aeronaves A340-300 y siete de sus 20 aeronaves A330.

Después de la reestructuración, la Compañía ya no tendrá aviones turbohélice en operación en Colombia, además de restringir los modelos operando su negocio de larga distancia a las aeronaves Boeing 767, Boeing 777, Boeing 787 y Airbus A350 (inicio de entrega previsto para el cuarto trimestre de 2015).

La tabla a continuación presenta el actual plan de flota proyectado de LATAM y los compromisos financieros asociados.

	Al final del año	2013	2014	2015
FLOTA PASAJEROS				
Dash 8-200		7	7	2
Dash 8-Q400		3	0	0
Boeing 737-700		5	0	0
Airbus A319-100		54	51	48
Airbus A320-200		160	159	160
Airbus A321-200		10	20	32
Airbus A330-200		20	13	4
Boeing 767-300		43	38	38
Airbus A340-300/500		6	3	0
Airbus A350-900		0	0	1
Boeing 777-300 ER		10	10	10
Boeing 787-8/-9		5	10	17
TOTAL FLOTA PASAJEROS		323	311	312
FLOTA CARGA				
Boeing 777-200F		4	4	4
Boeing 767-300F		12	11	10
TOTAL FLOTA CARGA		16	15	14
TOTAL FLOTA		339	326	326
Inversión Total Flota (US\$ millones)		1.953	1.168	1.893

GUIDANCE

El Grupo LATAM Airlines mantiene su guidance de capacidad y márgenes operacionales divulgado en noviembre de 2013. No obstante, la Compañía sigue evaluando el impacto sobre la demanda y los resultados del año de las recientes devaluaciones en Argentina y Venezuela.

LATAM espera que el crecimiento total de capacidad de pasajeros sea entre -1% y 1% en 2014. La capacidad internacional tendría una leve disminución de entre 2% y 0%.

La capacidad de TAM en el negocio doméstico de pasajeros en Brasil se mantendría plana. La capacidad en los países de habla hispana registraría un aumento entre 6% y 8%.

Respecto a las operaciones de carga, LATAM espera una reducción de ATKs entre 2% y 0% para el 2014, debido a la racionalización de las operaciones de carga.

La Compañía estima que el margen operacional para 2014 será de alrededor de 6% a 8%, excluyendo costos no recurrentes relacionados a la reestructuración de la flota. Esta estimación considera una tasa de cambio de aproximadamente R\$ 2,40/US\$ 1,00 y precio del barril de jet fuel de US\$ 120 para el año 2014.

Sobre LATAM Airlines Group S.A.

LATAM Airlines Group S.A. (Grupo LATAM Airlines) es la nueva razón social de LAN Airlines S.A. después de su asociación con TAM S.A. LATAM Airlines Group S.A. incluye ahora LAN Airlines y sus afiliadas en Perú, Argentina, Colombia y Ecuador, además de LAN Cargo y sus afiliadas. El grupo incluye también a TAM S.A. y sus controladas TAM Linhas Aéreas S.A., incluyendo sus unidades de negocios, TAM Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (TAM Airlines (Paraguay)) y Multiplus S.A. Esta asociación genera uno de los mayores grupos de aerolíneas del mundo en términos de red de conexiones, transportando pasajeros a 134 destinos en 22 países y cargas a 143 destinos en 27 países, por medio de una flota de 339 aeronaves. En total, LATAM Airlines Group S.A. cuenta con más de 52 mil empleados, con acciones negociadas en Santiago, en la Bolsa de Nueva York (NYSE), a través de ADRs y en la Bolsa de Valores de São Paulo, a través de BDRs.

Cada aerolínea continuará operando bajo sus marcas e identidades. Para consultas respecto a LAN o TAM, visite www.lan.com o www.tam.com.br, respectivamente. Obtenga más informaciones en www.latamairlinesgroup.net.

Nota sobre Declaraciones de Expectativas Futuras

Este informe contiene declaraciones sobre expectativas futuras. Estas pueden incluir palabras como "puede", "espera", "estima", "debe", "proyecta", "pretende", "cree" u otras expresiones similares. Las declaraciones sobre expectativas futuras no representan hechos históricos, incluyendo las declaraciones sobre las creencias y expectativas de la Compañía. Estas declaraciones se basan en las estimaciones y proyecciones actuales de LATAM y, por lo tanto, deben evaluarse con cuidado. Las declaraciones sobre expectativas futuras conllevan ciertos riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, muchos de los cuales están fuera del control de LATAM y son de difícil previsión. La Compañía advierte que un número importante de factores pueden causar que los resultados actuales difieran materialmente de aquellos contenidos en cualquier declaración sobre expectativas futuras. Estos factores e incertidumbres incluyen particularmente las descritas en los documentos presentados a la Comisión de Valores Mobiliarios de Estados Unidos (SEC). Declaraciones sobre expectativas futuras hacen relación solo a la fecha en que son hechas, y la Compañía no se hace responsable de actualizar públicamente ninguna de ellas, existiendo nueva información, eventos futuros u otros.

LATAM Airlines Group S.A.
Resultados Financieros Consolidados para el cuarto trimestre de 2013

	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre		
	2013	2012	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	2.836.446	2.858.827	-0,8%
Carga	479.696	537.886	-10,8%
Otros	81.404	73.792	10,3%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	3.397.546	3.470.505	-2,1%
COSTOS			
Remuneraciones	-610.434	-641.637	-4,9%
Combustible	-1.085.698	-1.250.684	-13,2%
Comisiones	-115.692	-83.372	38,8%
Depreciación y Amortización	-250.172	-276.436	-9,5%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-338.683	-357.380	-5,2%
Servicio a Pasajeros	-83.191	-82.698	0,6%
Arriendo de Aviones	-125.717	-114.955	9,4%
Mantenimiento	-124.939	-96.777	29,1%
Otros Costos Operacionales	-428.161	-478.290	-10,5%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-3.162.687	-3.382.229	-6,5%
RESULTADO OPERACIONAL	234.859	88.276	166,1%
<i>Margen Operacional</i>	6,9%	2,5%	4,4 pp
Ingresos Financieros	21.077	15.862	32,9%
Gastos Financieros	-122.304	-108.870	12,3%
Otros Ingresos / Costos	-142.623	-54.207	163,1%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-8.991	-58.939	-84,7%
Impuestos	-25.675	553	-4742,9%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-34.666	-58.386	-40,6%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-46.122	-69.780	-33,9%
Interes Minoritario	11.456	11.394	0,5%
UTILIDAD NETA	-46.122	-69.780	-33,9%
<i>Margen Neto</i>	-1,4%	-2,0%	0,7 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-125,6%	0,8%	
EBITDA	485.031	364.712	33,0%
<i>EBITDA Margen</i>	14,3%	10,5%	3,8 pp.
EBITDAR	610.748	479.667	27,3%
<i>EBITDAR Margen</i>	18,0%	13,8%	4,2 pp.

LATAM Airlines Group S.A.
Resultados Financieros Consolidados para el ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2013

	Para el año terminado el 31 de diciembre		
	2013	2012 (pro forma)	% Change
INGRESOS			
Pasajeros	11.061.557	11.016.976	0,4%
Carga	1.862.980	1.939.751	-4,0%
Otros	341.565	265.365	28,7%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	13.266.102	13.222.092	0,3%
COSTOS			
Remuneraciones	-2.492.769	-2.596.320	-4,0%
Combustible	-4.414.249	-4.780.289	-7,7%
Comisiones	-408.671	-417.124	-2,0%
Depreciación y Amortización	-1.041.733	-1.087.024	-4,2%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-1.373.061	-1.377.053	-0,3%
Servicio a Pasajeros	-331.405	-314.921	5,2%
Arriendo de Aviones	-441.077	-422.036	4,5%
Mantenimiento	-477.086	-424.350	12,4%
Otros Costos Operacionales	-1.642.146	-1.711.600	-4,1%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-12.622.197	-13.130.717	-3,9%
RESULTADO OPERACIONAL	643.905	91.375	604,7%
<i>Margen Operacional</i>	4,9%	0,7%	4,2 pp
Ingresos Financieros	72.828	117.172	-37,8%
Gastos Financieros	-462.524	-444.201	4,1%
Otros Ingresos / Costos	-538.097	-328.890	63,6%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-283.888	-564.544	-49,7%
Impuestos	20.069	69.676	-71,2%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-263.819	-494.868	-46,7%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-281.114	-523.131	-46,3%
Interes Minoritario	17.295	28.263	-38,8%
UTILIDAD NETA	-281.114	-523.131	-46,3%
<i>Margen Neto</i>	-2,1%	-4,0%	1,8 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	6,7%	11,8%	-509,0%
EBITDA	1.685.638	1.178.399	43,0%
<i>EBITDA Margen</i>	12,7%	8,9%	3,8 pp.
EBITDAR	2.126.715	1.600.435	32,9%
<i>EBITDAR Margen</i>	16,0%	12,1%	3,9 pp.

LATAM Airlines Group S.A. Datos Operacionales Consolidados

	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre			Para los 12 meses terminados el 31 de diciembre		
	2013	2012	Var. %	2013	2012	Var. %
System						
ASKs-equivalente (millones)	53.075	55.949	-5,1%	212.237	212.670	-0,2%
RPKs-equivalente (millones)	39.634	40.095	-1,2%	153.485	151.131	1,6%
Factor de Ocupación (basado en ASK-equivalente)	74,7%	71,7%	3,0 pp	72,3%	71,1%	1,3 pp
FO de Equilibrio (basado en ASK-equivalente)%	71,7%	71,8%	-0,1 pp	73,6%	67,1%	6,5 pp
Yield basado en RPK-equivalente (US Centavos)	8,4	8,5	-1,2%	8,4	8,6	-1,8%
Ingresos Op. por ASK-equivalente (US Centavos)	6,2	6,1	2,9%	6,1	6,1	0,0%
Costos por ASK-equivalente (US Centavos)	6,2	6,3	-0,6%	6,2	6,4	-3,7%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	314	336	-6,7%	1.267	1.295	-2,2%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1,6	1,6	0,1%	1,6	1,6	-0,6%
Número Total de Empleados	52.727	53.112	-0,7%	52.727	53.112	-0,7%
Passenger						
ASKs (millones)	32.826	34.366	-4,5%	131.691	132.186	-0,4%
RPKs (millones)	27.105	27.049	0,2%	106.466	103.886	2,5%
Pasajeros Transportados (miles)	17.217	17.193	0,1%	66.696	64.677	3,1%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	82,6%	78,7%	3,9 pp	80,8%	78,6%	2,3 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	10,5	10,6	-1,0%	10,4	10,6	-2,0%
Ingresos por ASK (US Centavos)	8,6	8,3	3,9%	8,4	8,3	0,8%
Cargo						
ATKs (millones)	1.924	2.050	-6,2%	7.652	7.646	0,1%
RTKs (millones)	1.190	1.239	-4,0%	4.467	4.488	-0,5%
Toneladas Transportadas (miles)	276	316	-12,9%	1.171	1.154	1,5%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	61,9%	60,4%	1,4 pp	58,4%	58,7%	-0,3 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	40,3	43,4	-7,1%	41,7	43,2	-3,5%
Ingresos por ATK (US Centavos)	24,9	26,2	-4,9%	24,3	25,4	-4,0%

Nota: ASK-equivalente corresponde a la suma de ASKs de pasajeros y del cociente entre ATK de carga y 0,095 (incluyendo operaciones de carga de LAN y TAM).

LATAM Airlines Group S.A.
Balance Consolidado (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 31 de diciembre, 2013	Al 31 de diciembre, 2012
Activos		
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.984.903	650.263
Otros activos financieros, corrientes	709.944	636.543
Otros activos no financieros, corrientes	335.617	284.404
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.633.094	1.417.531
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	628	15.187
Inventarios	231.028	176.818
Activos por impuestos, corrientes	81.890	95.785
Activos no corrientes mantenidos para la venta	2.445	47.655
Total activos corrientes	4.979.549	3.324.186
Propiedades, planta y equipos	10.982.786	11.807.076
Plusvalía	3.727.605	4.213.160
Activos intangibles distintos de la plusvalía	2.093.308	2.382.399
Otros activos no corrientes	847.898	590.514
Total activos no corrientes	17.651.597	19.002.153
Total activos	22.631.146	22.326.339
Patrimonio y Pasivos		
Otros pasivos financieros, corrientes	2.039.787	2.047.330
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.557.736	1.689.990
Pasivos por impuestos, corrientes	505	14.512
Otros pasivos no financieros	2.911.079	2.545.735
Total pasivos corrientes	6.509.107	6.297.567
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.859.985	7.698.857
Otros cuentas por pagar, no corrientes	922.887	1.085.601
Otras provisiones, no corrientes	1.122.247	1.306.872
Pasivos por impuestos diferidos	767.228	579.339
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	45.666	38.095
Otros pasivos no financieros	77.567	99.323
Total pasivos no corrientes	10.795.580	10.808.087
Total pasivos	17.304.687	17.105.654
Capital emitido	2.389.384	1.501.018
Ganancias acumuladas	795.303	1.076.136
Acciones propias en cartera	(178)	(203)
Otras reservas	2.054.312	2.535.100
Patrimonio atribuible al controlador	5.238.821	5.112.051
Participaciones no controladoras	87.638	108.634
Total patrimonio	5.326.459	5.220.685
Total pasivos y patrimonio	22.631.146	22.326.339

LATAM Airlines Group S.A.
Estado de Flujo de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre, 2013	Al 31 de diciembre, 2012
Flujos de efectivo procedentes de actividades de operación		
Clases de cobros por actividades de operación		
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicio	13.406.275	10.258.473
Otros cobros por actividades de operación	4.638	57.763
Clases de pagos		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(9.570.723)	(7.153.865)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(2.405.315)	(1.938.769)
Otros pagos por actividades de operación	(31.215)	(19.325)
Intereses recibidos	11.310	52.986
Impuestos a las ganancias pagados	(83.033)	(3.018)
Otras entradas (salidas) de efectivo	76.761	(50.433)
Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación	1.408.698	1.203.812
Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión		
Flujos de efectivo utilizados para obtener el control de subsidiarias u otros negocios	(5.517)	(3.223)
Flujos de efectivo utilizados en la compra de participaciones no controladora	(497)	-
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	270.485	386.379
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(440.801)	-
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	225.196	73.429
Compras de propiedades, planta y equipo	(1.381.786)	(2.389.364)
Compras de activos intangibles	(43.484)	(59.166)
Importes procedentes de otros activos a largo plazo	22.144	38.035
Dividendos recibidos	-	351
Otras entradas (salidas) de efectivo	75.448	27.143
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(1.278.812)	(1.926.416)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		
Importes procedentes de la emisión de acciones	888.949	83.512
Pagos por adquirir o rescatar las acciones de la entidad	-	(203)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	2.043.518	2.185.663
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	1.101.159	152.000
Reembolsos de préstamos	(1.952.013)	(539.332)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	(423.105)	(292.931)
Dividendos pagados	(29.694)	(124.827)
Intereses pagados	(361.006)	(227.607)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(62.013)	(231.079)
Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	1.205.795	1.005.196
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	1.335.681	282.592
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo	(1.041)	(6.736)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes	1.334.640	275.856
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL PERÍODO	650.263	374.407
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL PERÍODO	1.984.903	650.263

LATAM Airlines Group S.A.
Indicadores del Balance Consolidado

	Al 31 de diciembre, 2013	Al 31 de diciembre, 2012
Total Activos	22.631.146	22.326.339
Total Pasivos	17.304.687	17.105.654
Total Patrimonio	5.326.459	5.220.685
Total Pasivos & Patrimonio	22.631.146	22.326.339
Cálculo Deuda Neta:		
Obligaciones con bancos e instituciones financieras corto y	7.446.617	6.471.737
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	2.326.252	3.087.820
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	57.997	199.950
Caja y valores negociables	-2.561.574	-1.120.335
Deuda Neta Total	7.269.292	8.639.172

(*) Observación: Incluye participación minoritaria

Principales Indicadores Financieros

	Al 31 de diciembre, 2013	Al 31 de diciembre, 2012
Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses	19,3%	8,5%
Deuda bruta ajustada (US\$)	12.918.405	12.713.759
Deuda bruta ajustada / EBITDAR (12 meses)	6,07	7,94
Deuda neta ajustada (US\$)	10.356.831	11.593.424
Deuda neta ajustada / EBITDAR (12 meses)	4,87	7,24

Observación: La deuda ajustada considera arriendos de aeronaves x 7

LATAM Airlines Group S.A.
Flota Consolidada

	Al 31 de diciembre de 2013		
	Fuera de Balance	En Balance	Total
Flota Pasajeros			
Dash 8-200	7	0	7
Dash 8-Q400	3	0	3
Boeing 737-700	5	0	5
Airbus A319-100	15	39	54
Airbus A320-200	65	95	160
Airbus A321-200	1	9	10
Airbus A330-200	12	8	20
Boeing 767-300	6	37	43
Airbus A340-300/500	4	2	6
Boeing 777-300 ER	0	8	10
Boeing 787-8/-9	0	3	5
TOTAL	122	201	323
Cargo Aircraft			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	4	8	12
TOTAL	6	10	16
TOTAL FLOTA	128	211	339

Nota 1: Al 31 de diciembre de 2013, 21 aeronaves se mantuvieron en tierra como resultado de procesos de venta o devolución (2 Airbus A319, 9 Airbus A330, 3 Airbus A340, 2 Boeing B737, 2 Boeing B767, 1 Boeing 767F y 2 Dash Q-400).

Nota 2: En febrero de 2014, la Compañía anunció acuerdo con Aircastle para venta y arriendo (sale & leaseback) de ocho aviones Boeing 777-300ER operados por TAM, cuatro en el balance de LATAM y cuatro en el balance de TAM.