
GRUPO LATAM AIRLINES ANUNCIA LUCRO OPERACIONAL DE US\$ 256 (R\$585 milhões) MILHÕES E LUCRO LÍQUIDO CONSOLIDADO DE US\$ 52 MILHÕES (R\$119 milhões) NO TERCEIRO TRIMESTRE DE 2013.

Santiago, Chile, 11 de novembro de 2013 – A LATAM Airlines Group S.A. (NYSE: LFL; IPSA: LAN; BOVESPA: LATM11), companhia aérea líder na América Latina, anuncia hoje seus resultados financeiros consolidados para o terceiro trimestre findo em 30 de setembro de 2013. “LATAM” ou “Companhia” se refere à entidade consolidada, incluindo companhias aéreas de transporte de passageiros e cargas na América Latina. Todos os números são apresentados de acordo com as Normas Internacionais de Contabilidade (*International Financial Reporting Standards – IFRS*) e em dólares norte-americanos. A taxa de câmbio média entre o real e o dólar norte-americano no trimestre foi de R\$ 2,29/US\$ 1,00.

DESTAQUES

- Após completarmos um ano da fusão entre a LAN Airlines S.A. (“LAN”) e a TAM S.A. (“TAM”), estamos bastante felizes de apresentar uma sólida melhora nos resultados operacionais, refletindo o sucesso do processo de integração, iniciativas de sinergia e eficiência, o êxito do turnaround das operações domésticas no Brasil, além da racionalização das operações internacionais de passageiros. A margem operacional de 7,6% alcançada no trimestre é resultado das mudanças implantadas ao longo do último ano, muitas das quais ainda em andamento.
- As operações domésticas da TAM no Brasil, que refletem o êxito do esforço de turnaround desenvolvido ao longo do último ano, registraram aumento de RASK de 19% (em reais) no terceiro trimestre do ano em relação ao mesmo período de 2012, impulsionado por uma sólida taxa de ocupação de 81,6%, além de melhoria dos yields. Somado às iniciativas de custo em andamento, esse resultado levou a uma melhora substancial da lucratividade das operações domésticas da TAM.
- A LATAM desenvolveu uma estratégia altamente eficiente de redução da exposição do seu balanço patrimonial e operações à volatilidade cambial da moeda brasileira, através de medidas operacionais e operações de hedge financeiro. Como consequência, a Companhia encontra-se em posição mais confortável para enfrentar as variações do real nos próximos trimestres.
- No dia 07 de novembro de 2013, o Grupo LATAM Airlines emitiu com sucesso um título securitizado com prazo de 7 anos, que visa à securitização de recebíveis de fluxos futuros no valor de US\$ 450 milhões (R\$ 1.004 milhões), com cupom de 6,0%. Os recursos serão utilizados principalmente para pagamento de dívida de curto prazo.

COMENTÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE OS RESULTADOS DO TERCEIRO TRIMESTRE DE 2013

No terceiro trimestre de 2013, o lucro operacional da LATAM atingiu US\$ 255,5 milhões (R\$585,1 milhões), apresentando melhora significativa em relação ao terceiro trimestre de 2012. A margem operacional atingiu 7,6%, um aumento de 4,4 p.p. em relação à margem operacional de 3,2% registrada em 2012. Esse resultado reflete o bem-sucedido esforço de turnaround das opções domésticas no Brasil e a racionalização das operações de passageiros de longa distância, além da manutenção do forte desempenho doméstico nos países de língua espanhola e medidas efetivas de redução de custo e aumento de eficiência. Tal melhora pôde ser observada apesar do impacto na receita da desvalorização de 12,9% da moeda brasileira em relação ao terceiro trimestre de 2012.

Nas operações domésticas de passageiros no Brasil, que representam 34% da oferta total de passageiros da LATAM, os resultados financeiros mantiveram sua forte tendência de melhora sobre os trimestres anteriores, explicada pela estratégia de redução continuada da oferta, somada a melhores práticas de segmentação de mercado e gestão de receita. A TAM continua reduzindo a oferta no mercado doméstico, o que levou à diminuição de 6% no assento-quilômetro oferecido (ASK) no terceiro trimestre de 2013 em relação ao mesmo trimestre de 2012. A redução de somente 1,7% em RPKs possibilitou uma nova expansão da taxa de ocupação, que atingiu 81,6% no período, uma das maiores do mercado brasileiro. Combinado com a melhora dos yields, esse resultado levou a um aumento de 19% na receita por ASK (“RASK”) em reais sobre o terceiro trimestre de 2012, o que permitiu à TAM consolidar sua liderança no mercado brasileiro, atingindo 40% de participação no mercado de RPKs em setembro de 2013. Nossa estratégia de segmentação de mercado permitiu ainda à TAM manter sua liderança no segmento de passageiros de negócios, considerando uma tarifa *premium* em relação à concorrência. Nossa consistente preferência por passageiros de negócios, além da nossa capacidade de promover demanda e penetrar em segmentos sensíveis a preço, nos permite obter cada vez maiores taxas de ocupação e RASK nas operações brasileiras.

Com relação às operações internacionais de passageiros da Companhia, observamos resultados positivos da nossa estratégia de racionalizar a oferta internacional de passageiros no Brasil e em países de língua espanhola. A oferta em voos internacionais aumentou 2% no terceiro trimestre de 2013 em relação ao mesmo período de 2012, enquanto a taxa de ocupação permaneceu estável em 84%. A otimização da oferta deu-se através da redução do número de voos partindo do Aeroporto do Galeão no Rio de Janeiro para a Europa e da consolidação das operações no Aeroporto de Guarulhos em São Paulo, fortalecendo este último como o principal hub regional e de tráfego de longa distância na América do Sul. Além disso, a TAM manteve em solo as dez aeronaves Airbus A330 mais antigas e menos eficientes da frota, substituindo parte desta oferta por seis aeronaves Boeing 767 realocadas da frota da LAN e que apresentam menor custo por ASK. Essa mudança permitiu ainda melhorar o produto oferecido a passageiros *premium*, uma vez que as novas aeronaves dispõem de assentos *full flat* na Classe Executiva. Nos concentramos ainda em otimizar a utilização da capacidade de transporte de carga das nossas aeronaves de passageiro de fuselagem larga, a fim de nos beneficiarmos da vantagem competitiva oferecida pelo nosso modelo de negócios integrado de passageiros e carga. A lucratividade nos trechos entre o Brasil e os Estados Unidos foi ainda beneficiada pelo acordo de compartilhamento de código (*code share*) com a

American Airlines, lançado em 15 de agosto de 2013 e que permite à TAM oferecer mais opções de conectividade aos seus passageiros em todo o território norte-americano a partir de Miami e Nova York.

Com relação à captura de sinergias, durante os primeiros nove meses de 2013, a LATAM capturou US\$ 215 (R\$492 milhões) milhões em sinergias, antes das despesas com a fusão. Para o ano de 2013, mantemos a nossa expectativa de capturar US\$ 250 milhões (R\$ 558 milhões) a US\$ 300 milhões (R\$ 669 milhões) em sinergias e continuamos confiantes de que a nossa meta de captura de sinergias entre US\$ 600 milhões (R\$ 1.338 milhões) e US\$ 700 milhões (R\$ 1.561 milhões) será plenamente atingida até o quarto ano da fusão (junho de 2016).

A LATAM implantou medidas de redução de custo e aumento de eficiência concentradas na redução do consumo de combustível e captura de sinergias de custo relacionadas à integração entre LAN e TAM. Como resultado destas iniciativas em andamento e da redução de 6,5% no preço médio do galão de combustível (incluindo ganhos realizados com hedge de combustível), o custo por ASK-equivalente diminuiu 4,2% no terceiro trimestre de 2013 em relação ao resultado do terceiro trimestre de 2012. Adicionalmente, a LATAM reduziu o número de funcionários na organização, principalmente nas operações da TAM. Assim, houve redução de 0,7% no número de funcionários em 30 de setembro de 2013 em relação a 30 de setembro de 2012. Excluindo combustível, o custo por ASK-equivalente diminuiu 1,4% se comparado ao terceiro trimestre de 2012.

No acumulado de 2013, a LATAM desenvolveu uma estratégia altamente eficiente de redução da exposição do balanço patrimonial à volatilidade cambial da moeda brasileira e espera eliminar tal exposição até meados de 2014. Em relação à exposição operacional ao real, a Companhia continua tomando medidas de mitigação desse impacto na geração de fluxo de caixa, tais como o aumento da participação das receitas originadas em dólares. Além disso, a LATAM contratou operações de hedge para parte de sua exposição operacional à moeda brasileira para 2014 através de contratos de câmbio futuro no valor total de US\$ 500 milhões (R\$ 1.115 milhões), cerca de 50% da sua exposição operacional estimada atual, à taxa de câmbio média de R\$ 2,30/US\$ 1,00 para o período entre janeiro e dezembro de 2014. Como consequência, a Companhia acredita encontrar-se em uma posição mais confortável para enfrentar as variações do real nos próximos trimestres.

Obtivemos ainda avanços significativos no fortalecimento do balanço patrimonial da LATAM. A alavancagem da LATAM (dívida líquida ajustada/EBITDAR) diminuiu de 6,3x em dezembro de 2012 para 5,8x em setembro de 2013. Essa tendência de redução deve ser mantida em função da reestruturação do plano de frota da Companhia e da melhora contínua esperada na geração de fluxo de caixa operacional. Houve ainda melhora na posição de liquidez, que passou de 8,5% em dezembro de 2012 para 13,2% em setembro de 2013. Esperamos novas melhoras desse resultado à medida que implantamos medidas de liquidez ao longo do quarto trimestre de 2013. Devemos utilizar os recursos da emissão de título securitizado em novembro e da provável emissão de até 62 milhões de ações ordinárias em dezembro para quitar a dívida de curto prazo e melhorar a posição de liquidez da Companhia. Com estas operações, concluiremos a reestruturação do nosso balanço patrimonial, colocando a LATAM em condições de recuperar seu grau de investimento no médio prazo.

Por último, estamos em linha para atingir o *guidance* fornecido em agosto de 2013. Mais especificamente, para o ano de 2013 esperamos atingir margem EBIT de aproximadamente 5% +/- 0,2 p.p. Essa previsão considera uma taxa de câmbio de aproximadamente R\$ 2,28/US\$ 1,00 e preço do barril de *jet fuel* de US\$ 122 no quarto trimestre de 2013.

COMENTÁRIOS E ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE OS RESULTADOS DO TERCEIRO TRIMESTRE DE 2013

O Grupo LATAM Airlines obteve lucro líquido de US\$ 52,1 milhões (R\$ 119,3 milhões) no terceiro trimestre de 2013, apresentando forte evolução em relação ao prejuízo líquido de US\$ 49,2 milhões (R\$ 99,9 milhões) registrado no terceiro trimestre de 2012. Tal desempenho é explicado pela melhora significativa dos resultados operacionais, e inclui a provisão não operacional e não recorrente de US\$ 22 milhões (R\$ 50 milhões) relacionada à multa imposta pelo CADE sobre a ABSA no terceiro trimestre de 2013, ligada à investigação iniciada em 2009 sobre possíveis quebras de práticas concorrenciais aéreas no negócio de carga. O prejuízo líquido no terceiro trimestre de 2012 incluiu uma única carga de contabilidade de US\$ 70,4 milhões (R\$ 142,9 milhões), relacionados com a publicação da lei que aumenta a alíquota do imposto de renda pessoa jurídica chilena de 17% para 20%. O lucro operacional totalizou US\$ 255,5 milhões (R\$ 585,1 milhões), registrando aumento de 142,4% sobre o lucro de US\$ 105,4 milhões (R\$ 214,0 milhões) no terceiro trimestre de 2012. A margem operacional foi de 7,6%, representando um aumento de 4,4 p.p. sobre o mesmo período de 2012.

A receita total no terceiro trimestre de 2013 foi de US\$ 3.360,7 milhões (R\$ 7.696,0 milhões), comparada à receita de US\$ 3.339,0 milhões (R\$ 6.778,2 milhões) no mesmo período de 2012. O aumento de 0,6% é fruto do incremento de 0,8% nas receitas de passageiros e de 13,8% em outras receitas, parcialmente compensado pela diminuição de 2,6% nas receitas de cargas. Essas variações incluem um impacto negativo da desvalorização cambial média de 12,9% do real no terceiro trimestre de 2013 em relação ao mesmo período do ano anterior sobre as receitas denominadas nesta moeda. No terceiro trimestre de 2013, as receitas de passageiros e cargas corresponderam a 84,3% e 13,0% das receitas totais, respectivamente.

As **receitas de passageiros** apresentaram aumento de 0,8% no trimestre, influenciadas pelo aumento de 1,9% no número de passageiros transportados, parcialmente compensado pela queda de 1,1% nos yields em relação ao terceiro trimestre de 2012. A taxa de ocupação apresentou expansão de 1,2 p.p. passando de 81,1% para 82,4%, uma vez que o crescimento no número de passageiros superou o aumento de 0,4% da oferta. O RASK geral apresentou melhora de 0,4% em relação ao terceiro trimestre de 2012, o que inclui o impacto da desvalorização do real sobre as receitas denominadas nesta moeda no terceiro trimestre de 2013.

No terceiro trimestre de 2013, as operações domésticas da Companhia nos países de língua espanhola (SSC) voltaram a registrar crescimentos expressivos. Comparado ao terceiro trimestre de 2012, o número de passageiros transportados medido em RPK cresceu 10,4% este trimestre, acompanhado de crescimento de 12,8% na oferta de passageiros medida em ASK. As taxas de ocupação atingiram 78,1%, redução de 1,7 p.p. em relação a 2012, resultando em uma menor receita por ASK.

No mercado doméstico de passageiros no Brasil, a taxa de ocupação cresceu 3,6 p.p., atingindo 81,6% no terceiro trimestre de 2013. Esse resultado é explicado pelas reduções de 6,0% na oferta e de 1,7% no número de passageiros transportados em relação ao terceiro trimestre de 2012. Somado à melhora do yield in dólares, apesar da desvalorização de 12,9% do real em relação ao mesmo período de 2012, esse desempenho levou a um aumento de aproximadamente 19% no RASK em reais na mesma comparação. Como consequência, e junto às contínuas medidas de aumento de eficiência neste mercado, observamos melhoras substanciais nos resultados financeiros das operações domésticas no Brasil.

Apesar do aumento da concorrência por companhias internacionais que oferecem voos para a América do Sul, além do fraco desempenho dos mercados europeus, as operações internacionais de passageiros da LATAM começaram a demonstrar sinais de melhora no terceiro trimestre de 2013, devido à racionalização da oferta, principalmente em voos entre o Rio de Janeiro e a Europa, e à consolidação do Aeroporto de Guarulhos como o principal hub regional e de longa distância da América do Sul, ambos com impacto positivo na tendência de receita por ASK. O número de passageiros transportados nos nossos mercados internacionais aumentou 2,0%, enquanto a oferta nos voos internacionais LAN e TAM aumentou 1,6%, o que resultou em uma taxa de ocupação de 84,2%, 0,4 p.p. acima do terceiro trimestre de 2012. Adicionalmente, nosso plano de renovação da frota aumentou a eficiência da operação internacional, reduzindo o CASK e permitindo a oferta de um produto de maior qualidade para passageiros de negócios, à medida que introduzimos aeronaves mais eficientes, entre elas o Boeing B787 Dreamliner e o Boeing B767, no lugar das aeronaves menos eficientes Airbus A330 nos voos de longa-distância da TAM. Além disso, o acordo de *codeshare*, lançado em 15 de agosto de 2013, entre a American Airlines e a TAM impactou positivamente as receitas das operações internacionais de passageiros.

As **receitas de carga** diminuíram 2,6% no terceiro trimestre de 2013, devido às reduções de 0,8% no volume de cargas transportadas e de 1,9% nos yields. A demanda por carga continua retraída, principalmente em voos com destino na América Latina, e persistem as pressões competitivas de operadoras de carga regionais e internacionais. A queda nos yields reflete o impacto negativo da desvalorização de 12,9% do real no terceiro trimestre de 2013 sobre as receitas de carga no mercado doméstico brasileiro.

A Companhia manteve sua abordagem racional e disciplinada da utilização da oferta de aeronaves de carga, em linha com o cenário ainda desafiador nos mercados de carga da América Latina. Isso nos levou a manter a oferta de carga inalterada no terceiro trimestre, além de causar uma queda de 0,5 p.p. nas taxas de ocupação de carga, que atingiram 56,8% no período, comparado a 57,3% no terceiro trimestre de 2012. Tais esforços são complementadas pelo foco permanente e dedicada de maximizar a utilização da capacidade de carga das aeronaves de passageiros (*belly capacity*) da Companhia.

Outras receitas cresceram 13,8%, totalizando US\$ 90,7 milhões (R\$ 207,7 milhões) no terceiro trimestre de 2013. Esse aumento é explicado principalmente pelas maiores receitas advindas da Multiplus com a intermediação de pontos e resgates de outros produtos que não passagens.

As **despesas operacionais** totalizaram US\$ 3.105,2 milhões (R\$ 7.110,9 milhões) no trimestre, apresentando redução de 4,0% em relação às despesas operacionais no terceiro trimestre de 2012. Esse resultado levou à redução de 4,2% no custo por ASK-equivalente (inclui despesas financeiras líquidas). Essa redução de custos reflete ainda a queda de 6,5% no preço médio do combustível (incluindo ganhos com hedge de combustível). Excluindo combustível, o custo por ASK-equivalente diminuiu 1,4%, beneficiado pela captura de sinergias e eficiências de custo relacionadas ao processo de integração entre LAN e TAM, redução do número de funcionários e impacto positivo da desvalorização do real sobre determinados itens de custos. Os principais fatores que contribuíram para as variações das despesas operacionais foram:

- A linha **salários e benefícios** apresentou redução 3,6%, como resultado da diminuição de 0,7% no número de funcionários em 30 de setembro de 2013 em relação a 30 de setembro de 2012, além do impacto positivo sobre salários da desvalorização de 12,9% do real no terceiro trimestre em relação ao mesmo período de 2012. Tal desempenho foi compensado pelo reconhecimento de US\$ 15,5 milhões (R\$ 35,5 milhões) em custos não recorrentes com rescisão de contratos de trabalho em conexão com a redução do número de funcionários da TAM no trimestre.
- **Custos com combustíveis** diminuíram 9,1%, influenciados principalmente pela redução de 2,9% no consumo, em linha com os programas de eficiência de combustível da Companhia, maior eficiência da frota e uma maior participação de aeronaves de fuselagem larga no mix da frota, além da queda de 4,2% no preço médio por galão. Além disso, a Companhia reconheceu um ganho com hedge de combustível no valor de US\$ 23,2 milhões (R\$ 53,1 milhões), registrado como conta redutora dos custos de combustível, comparado a uma perda com hedge de combustível de US\$ 2,5 milhões (R\$ 5,1 milhões) no mesmo período de 2012.
- **Comissões pagas a agentes** apresentaram aumento de 4,9%, explicado pelo aumento de 6,2% nas comissões médias por passageiro, parcialmente compensado pela redução de 6,0% nas comissões médias no negócio de cargas.
- Despesas com **depreciação e amortização** diminuíram 7,9%, devido principalmente à operação de *sale & leaseback* de 10 aeronaves Airbus A330 em junho de 2013 e à desvalorização de 12,9% do real no trimestre ante o mesmo período de 2012.
- **Outras taxas de aluguel e aterrissagem** apresentaram redução de 0,6%, devido principalmente aos menores custos relacionados a arrendamentos ACMI no negócio de cargas.
- Despesas com **atendimento a passageiros** diminuíram 7,0%, apesar do aumento de 2,5% no número de passageiros transportados, devido à queda no custo de atendimento por passageiro.
- Os **custos com aluguel de aeronaves** aumentaram 14,4% como resultado da operação de *sale & leaseback* de 10 aeronaves Airbus A330 em junho de 2013 e do arrendamento operacional de 6 novas aeronaves, compensado parcialmente pela devolução de 15 aeronaves que se encontravam em arrendamento operacional nos últimos 12 meses.
- As **Despesas com manutenção** cresceram 21,6%, como resultado do aumento em devoluções de aeronaves, além do aumento líquido de 19 aeronaves em nossa frota entre outubro de 2012 e setembro de 2013, em linha com a estratégia de renovação constante da frota.
- **Outras despesas operacionais** diminuíram 2,3%, devido principalmente aos menores custos com o sistema de reservas, relacionado à mudança do mesmo em setembro de 2012. Esse resultado foi parcialmente

compensado por um custo não recorrente de US\$ 9,6 milhões (R\$ 22,0 milhões) relacionado ao aumento de salário de funcionários que ocupam posições consideradas de alta periculosidade de acordo com a legislação brasileira.

Resultados não operacionais

- As **receitas financeiras** diminuíram de US\$ 23,9 milhões (R\$ 48,5 milhões) no terceiro trimestre de 2012 para US\$ 12,0 milhões (R\$ 27,5 milhões) este trimestre, apesar do maior saldo de caixa disponível no período, impactada pelas perdas com marcação a mercado de hedges cambiais na Multiplus, devido à desvalorização do real, comparado a ganhos com marcação a mercado no mesmo período de 2012 (a ser concluída em março de 2014).
- As **despesas financeiras** passaram de US\$ 105,2 milhões (R\$ 213,6 milhões) no terceiro trimestre de 2012 para US\$ 113,8 milhões (R\$ 260,6 milhões) no mesmo período de 2013, devido basicamente ao aumento da dívida com novas aquisições de frota.
- Na linha **Outras receitas (despesas)**, a Companhia registrou uma despesa de US\$ 46,4 milhões (R\$ 106,3 milhões), que incluiu US\$ 12,7 milhões (R\$ 29,1 milhões) da perda cambial, principalmente como resultado de uma perda cambial de US\$ 9,1 milhões (R\$ 20,8 milhões) em países de língua espanhola entre 30 de junho e 30 de setembro de 2013. No terceiro trimestre de 2012, essa linha havia registrado ganho de US\$ 9,3 milhões (R\$ 18,9 milhões), devido principalmente a um ganho cambial de US\$ 10,0 milhões (R\$ 20,3 milhões). A Companhia registrou na linha de outras despesas uma provisão de US\$ 22,0 milhões (R\$ 50,4 milhões) relacionada à multa imposta pelo CADE sobre a ABSA, ligada à investigação por alegações de quebras de práticas concorrenciais aéreas no negócio de carga.

FINANCIAMENTO E LIQUIDEZ

A seguir, apresentamos os indicadores do balanço patrimonial consolidado do Grupo LATAM Airlines em 30 de setembro de 2013, em milhares de dólares norte-americanos.

	A 30 de Setembro de 2013	A 31 de dezembro de 2012
Total Ativos	22.220.335	22.326.339
Total Passivos	17.454.331	17.105.654
Total Patrimônio	4.766.004	5.220.685
Total Passivos & Patrimônio	22.220.335	22.326.339
Cálculo da Dívida Líquida:		
Obrigações por bancos e instituições financeiras curto e longo prazo	7.701.450	6.471.737
Obrigações por leasing de capital curto e longo prazo	2.417.978	3.087.820
Outros passivos curto prazo e longo prazo	144.424	199.950
Caixa e equivalentes de caixa	-1.761.674	-1.120.335
Dívida Líquida Total	8.502.178	8.639.172

(*) Observação: Inclui participação minoritária

Principais Indicadores Financeiros

	A 30 de Setembro de 2013	A 31 de dezembro de 2012
Caixa e equivalente a caixa como % das receitas nos últimos 12 meses	13,2%	8,5%
Dívida bruta ajustada (US\$)	13.290.939	12.726.338
Deuda bruta ajustada / EBITDAR (12 meses)	6,66	6,88
Dívida líquida ajustada (US\$)	11.529.265	11.606.003
Dívida líquida ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,78	6,27

Observação: A dívida ajustada considera arrendamentos de aeronaves x 7

Ao final do terceiro trimestre de 2013, a LATAM registrava saldo de US\$ 1.762 milhão (R\$ 3.929 milhões) em disponibilidades, que incluem determinados investimentos de alta liquidez contabilizados como “outros ativos financeiros de curto prazo”. Além disso, em 30 de setembro de 2013, a Companhia registrou depósitos com fabricantes de aeronaves (pré-pagamentos) no valor de US\$ 799 milhões (R\$ 1.782 milhão), dos quais US\$ 527 milhões (R\$ 1.175 milhões) foram financiados diretamente pela LATAM.

No dia 07 de novembro de 2013, o Grupo LATAM Airlines realizou uma emissão de título securitizado no valor de US\$ 450 milhões (R\$ 1.004 milhão). Os títulos são apoiados pela securitização de determinados fluxos de caixa futuros devidos à LATAM por algumas instituições financeiras estrangeiras de sistemas de cartão de crédito nos Estados Unidos, através das quais são realizadas determinadas vendas de passagens aéreas e guias aéreas de carga para clientes. Os títulos tem prazo total de 7 anos (2 anos somente de pagamento de juros, 5 anos de amortização e duração de 4,75 anos). Os títulos securitizados pagam juros de 6,0%. Os recursos da operação serão utilizados principalmente na redução da dívida financeira de curto prazo no Chile e no Brasil e fortalecimento do balanço patrimonial.

Desde a conclusão da combinação de negócios com a TAM, as entregas de frota para LAN e TAM são incorporadas ao Grupo LATAM Airlines. O novo foco da LATAM em termos de financiamento da frota será uma combinação entre transações apoiadas por agências de crédito à exportação (ECA) nos formatos de empréstimo e dívida, operações de *sale & leaseback* e financiamentos comerciais, incluindo emissões de dívidas sênior e júnior e estruturas fiscais. Tais arrendamentos financeiros possuem prazo médio de 12 anos, sendo que arrendamentos operacionais possuem prazos inferiores a este.

Um dos objetivos do Grupo LATAM Airlines é reduzir a volatilidade dos resultados financeiros da TAM causada por fatores externos, tais como flutuações da taxa de câmbio e do preço de combustíveis. Visando minimizar o impacto de variações cambiais advindas da descompensação do balanço patrimonial da TAM entre ativos denominados em Reais e passivos denominados em dólares norte-americanos, a LATAM está em processo de transferência das aeronaves TAM, e as dívidas relacionadas às mesmas, para o balanço patrimonial da LATAM, cuja moeda funcional é o dólar. Adicionalmente, todas as aeronaves entregues após 22 de junho de 2012, foram financiadas pelo Grupo LATAM Airlines, independentemente de serem operadas por TAM ou LAN. Em 30 de

setembro de 2013, a LATAM já havia reduzido a exposição do balanço patrimonial da TAM ao real de US\$ 4,1 bilhões (R\$ 9,1 bilhões) em 30 de junho de 2012 para US\$ 2,1 bilhões (R\$ 4,7 bilhões). A Companhia espera reduzir ainda mais a exposição para cerca de US\$ 1,6 bilhão (R\$ 3,6 bilhões) até o final de 2013 e completamente até junho de 2014. A volatilidade causada pelas variações cambiais sobre os fluxos de caixa da TAM devem ser parcialmente minimizadas ao longo do tempo como resultado da proteção natural fornecida pela natureza diversificada dos fluxos de caixa do Grupo LATAM Airlines. Adicionalmente, em outubro de 2013, a Companhia implantou um programa de hedge a fim de mitigar parcialmente o impacto das variações cambiais sobre a exposição líquida dos fluxos de caixa da TAM em reais. A Companhia possui hedge contratado para aproximadamente 50% da exposição operacional líquida total em reais atual estimada para 2014 através de swaps cambiais à taxa média de R\$ 2,30/US\$ 1,00.

Em relação à exposição da Companhia às despesas com combustível, todas as atividades de hedge são conduzidas pelo Grupo LATAM Airlines. A Companhia procura compensar o impacto das variações nos preços de combustíveis através de repasses tanto nas operações de passageiros quanto de carga. A LATAM possui operações de hedge contratadas para aproximadamente 61% de seu consumo estimado de combustível para o quarto trimestre de 2013 e para 36% e 15% de seu consumo estimado de combustível para o primeiro e segundo trimestres de 2014, respectivamente. A estratégia de hedge de combustíveis da Companhia consiste em uma combinação de operações *collar*, swaps e opções de compra (*call options*) para Brent e Jet Fuel.

PLANO DE FROTA LATAM

No terceiro trimestre de 2013, a LATAM recebeu 8 aeronaves Airbus A320, 2 Boeing 777-300 e 1 Boeing 787-8 Dreamliner. A Companhia devolveu ainda 2 aeronaves Bombardier Dash 8-200, 1 Bombardier Dash 8-Q400, 2 Boeing 767-300, 1 Airbus A320-200, além de vender 2 aeronaves Airbus A318.

A tabela abaixo apresenta o atual plano de frota projetado da LATAM e os compromissos financeiros associados:

	A 30 de Setembro de 2013		
	Fora de Balanço	Em Balanço	Total
Frota Passageiros			
Dash 8-200	7	0	7
Dash 8-Q400	3	0	3
Boeing 737-700	6	0	6
Airbus A318-100	0	1	1
Airbus A319-100	16	39	55
Airbus A320-200	64	93	157
Airbus A321-200	1	9	10
Airbus A330-200	12	8	20
Boeing 767-300	6	37	43
Airbus A340-300/500	3	4	7
Boeing 777-300 ER	0	8	8
Boeing 787-8/-9	0	3	3
TOTAL	121	202	323
Frota Carga			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	4	8	12
TOTAL	6	10	16
TOTAL FROTA	127	212	339

GUIDANCE

A Companhia mantém seu *guidance* pro forma de crescimento do ASK de passageiros entre 0% e 2% para o ano de 2013. Este ano, a Companhia espera crescimento do ASK de passageiros internacionais (pro forma) no Grupo LATAM Airlines entre 2% e 4%. O ASK para voos domésticos da TAM no Brasil deve apresentar redução de aproximadamente 7% a 9% em 2013. O ASK em países de língua espanhola deve registrar aumento entre 12% e 14%.

Com relação à operação de carga, a LATAM espera aumentar sua oferta de carga em ATK entre 0% e 2% no ano de 2013, através principalmente das duas novas aeronaves de carga B777 incorporadas em setembro e outubro de 2012, além da capacidade adicional de carga em aeronaves de passageiros.

A Companhia estima que a margem operacional encerre o ano de 2013 em torno de 5%, mais ou menos 0,2 p.p., considerando um câmbio médio de aproximadamente R\$ 2,28/US\$ 1,00 e preço médio do barril de jet fuel de US\$ 122 no quarto trimestre de 2013.

2013		
Crescimento ASK (Passageiros)	Total	0% / 2%
	International (longo curso e regional)	2% / 4%
	Mercado interno Brasil	-7% / -9%
	Mercado interno SSC	12% / 14%
Crescimento ATK (Carga)		0% - 2%
Synergies (EBITDA)	(FY 2013)	US\$ 250-300mm
Margem Operacional	(FY 2013)	~5% +/- 0.2pp
Taxa de câmbio média (BRL/USD)	(4Q13)	2,28
Preço de Combustível (US\$ por barril)	(4Q13)	122

Sobre a LATAM Airlines Group S.A.

LATAM Airlines Group S.A. (Grupo LATAM Airlines) é a nova razão social da LAN Airlines S.A. após sua associação com a TAM S.A. A LATAM Airlines Group S.A. inclui agora a LAN Airlines e suas afiliadas no Peru, Argentina, Colômbia e Equador, além da LAN Cargo e suas afiliadas. O grupo inclui ainda a TAM S.A. e suas controladas TAM Linhas Aéreas S.A., incluindo as unidades de negócios TAM Transportes Aereos del Mercosur S.A. (TAM Airlines (Paraguai)) e Multiplus S.A. A associação cria um dos maiores grupos de companhias aéreas do mundo em termos de rede de conexões, transportando passageiros para cerca de 135 destinos em 22 países e cargas para cerca de 144 destinos em 27 países, através de uma frota de 328 aeronaves. No total, a LATAM Airlines Group S.A. possui mais 52 mil funcionários, tendo suas ações negociadas em Santiago, na Bolsa de Nova York (NYSE), através de ADRs, e na Bolsa de Valores de São Paulo, através de BDRs.

Cada companhia aérea continuará a operar sob suas marca e identidade. Para consultas em relação à LAN ou TAM, visite www.lan.com ou www.tam.com.br, respectivamente. Mais informações podem ser obtidas em www.latamairlinesgroup.net.

Este relatório tem caráter meramente informativo e não deve ser interpretado como uma oferta, ou solicitação de oferta de venda, compra ou subscrição de títulos e valores mobiliários nos Estados Unidos ou em outros países. Títulos e valores mobiliários não podem ser oferecidos nos Estados Unidos na ausência de registro ou isenção de registro, e qualquer oferta de títulos e valores mobiliários conduzida nos Estados Unidos será realizada através do respectivo Prospecto da Oferta arquivado na Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos (SEC) que, após arquivado, poderá ser obtido através da LATAM e incluirá informações detalhadas sobre a LATAM e sua Administração, além das demonstrações financeiras.

Observação sobre Declarações Prospectivas

Este relatório contém declarações prospectivas. Tais declarações podem incluir palavras como “pode”, “espera”, “estima”, “deve”, “projeta”, “pretende”, “acredita” ou similares. Tais declarações não são fatos históricos e incluem crenças e expectativas da Companhia. Tais declarações são baseadas nas estimativas e projeções atuais da LATAM e, portanto, devem ser avaliadas cuidadosamente. Declarações prospectivas envolvem riscos, incertezas e outros fatores conhecidos e desconhecidos, muitos dos quais estão além do controle da LATAM e são de difícil previsão. A Companhia alerta que uma série de fatores importantes podem fazer com que resultados reais sejam materialmente diferentes daqueles previstos em tais declarações. Tais fatores e incertezas incluem, especialmente, aqueles descritos nos documentos arquivados com a Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos (SEC). Declarações prospectivas referem-se apenas à data em que as mesmas forem feitas e a Companhia não se responsabiliza por atualizar publicamente quaisquer destas declarações, seja pelo surgimento de novas informações, eventos futuros ou por outro motivo.

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financeiros Consolidados para o terceiro trimestre de 2013

A seguir, apresentamos a Demonstração dos Resultados Consolidados do Grupo LATAM Airlines para o terceiro trimestre de 2013, em milhares de dólares norte-americanos.

	Para o trimestre encerrado 30 de Setembro		
	2013	2012	Var. %
RECEITAS			
Passageiros	2.833.605	2.811.233	0,8%
Carga	436.362	448.014	-2,6%
Outras	90.711	79.736	13,8%
TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS	3.360.678	3.338.983	0,6%
DESPESAS			
Pessoal	-624.991	-648.097	-3,6%
Combustíveis	-1.055.800	-1.162.100	-9,1%
Comissões	-113.547	-108.201	4,9%
Depreciação e Amortização	-249.724	-271.096	-7,9%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-335.623	-337.709	-0,6%
Serviço de Passageiros	-77.776	-83.670	-7,0%
Arrendamento de Aeronaves	-116.147	-101.506	14,4%
Manutenção	-114.795	-94.435	21,6%
Outras Despesas Operacionais	-416.791	-426.785	-2,3%
TOTAL DESPESAS OPERACIONAIS	-3.105.194	-3.233.599	-4,0%
RESULTADO OPERACIONAL	255.484	105.384	142,4%
<i>Margem Operacional</i>	7,6%	3,2%	4,4 pp
Receitas Financeiras	12.003	23.889	-49,8%
Despesas Financeiras	-113.794	-105.249	8,1%
Outras Receitas/ Despesas	-46.405	9.346	-596,5%
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO E MINORITÁRIOS	107.288	33.370	221,5%
Imposto	-52.078	-75.050	-30,6%
RESULTADO ANTES DO MINORITÁRIOS	55.210	-41.680	-232,5%
Atribuível a:			
Sócios da Empresa Controladora	52.093	-49.185	-205,9%
Acionistas Minoritários	3.117	7.505	-58,5%
RESULTADO LÍQUIDO	52.093	-49.185	-205,9%
<i>Margem Líquida</i>	1,6%	-1,5%	3,0 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	50,0%	290,2%	
EBITDA	505.208	376.480	34,2%
<i>EBITDA Margem</i>	15,0%	11,3%	3,8 pp
EBITDAR	621.355	477.986	30,0%
<i>EBITDAR Margem</i>	18,5%	14,3%	4,2 pp

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financeiros Consolidados para os nove meses findos em 30 de setembro de 2013

A seguir, apresentamos a Demonstração dos Resultados Consolidados do Grupo LATAM Airlines para os nove meses findos em setembro de 2013, em milhares de dólares norte-americanos.

	Para os 9 meses que termina 30 de Setembro		
	2013	2012 (pro forma)	% Change
RECEITAS			
Passageiros	8.225.112	8.158.149	0,8%
Carga	1.383.283	1.401.864	-1,3%
Outras	260.161	191.573	35,8%
TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS	9.868.556	9.751.586	1,2%
DESPESAS			
Pessoal	-1.882.335	-1.954.682	-3,7%
Combustíveis	-3.328.551	-3.529.605	-5,7%
Comissões	-292.979	-333.752	-12,2%
Depreciação e Amortização	-791.561	-810.587	-2,3%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-1.034.379	-1.019.673	1,4%
Serviço de Passageiros	-248.214	-232.224	6,9%
Arrendamento de Aeronaves	-315.360	-307.081	2,7%
Manutenção	-352.148	-327.572	7,5%
Outras Despesas Operacionais	-1.213.983	-1.233.310	-1,6%
TOTAL DESPESAS OPERACIONAIS	-9.459.510	-9.748.486	-3,0%
RESULTADO OPERACIONAL	409.046	3.100	13095,0%
<i>Margem Operacional</i>	4,1%	0,0%	4,1 pp
Receitas Financeiras	51.751	101.310	-48,9%
Despesas Financeiras	-340.220	-335.331	1,5%
Outras Receitas / Despesas	-395.474	-274.683	44,0%
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO E MINORITÁRIOS	-274.897	-505.604	-45,6%
Imposto	45.744	69.124	-33,8%
	0,0%	0,0%	0,0%
RESULTADO ANTES DO MINORITÁRIOS	-229.153	-436.480	-47,5%
Atribuível a:			
Sócios da Empresa Controladora	-234.992	-453.349	-48,2%
Acionistas Minoritários	5.839	16.869	-65,4%
RESULTADO LÍQUIDO	-234.992	-453.349	-48,2%
<i>Margem Líquida</i>	-2,4%	-4,6%	2,3 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	16,3%	13,2%	0,0%
EBITDA	1.200.607	813.687	47,6%
<i>EBITDA Margem</i>	12,2%	8,3%	382,2%
EBITDAR	1.515.967	1.120.768	35,3%
<i>EBITDAR Margem</i>	15,4%	11,5%	386,8%

LATAM Airlines Group S.A.

Dados Operacionais Consolidados

	Para o trimestre encerrado 30 de Setembro			Para os nove meses findos 30 de Setembro		
	2013	2012	Var. %	2013	2012	Var. %
Sistema						
ASKs-equivalente (milhão)	52.658	52.522	0,3%	159.162	156.720	1,6%
RPKs-equivalente (milhão)	38.360	37.945	1,1%	113.851	111.036	2,5%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs-equivalente)%	72,8%	72,2%	0,6 pp	71,5%	70,8%	0,7 pp
Yield com base em RPKs-equivalente (US Centavos)	8,5	8,6	-0,8%	8,4	8,6	-2,0%
Receitas Operacionais por ASK-equivalente (US Centa)	6,2	6,2	0,1%	6,0	6,1	-1,0%
Despesas por ASK-equivalente (US Centavos)	6,1	6,4	-4,2%	6,2	6,5	-4,8%
Galões de Combustível Usado (milhão)	313	323	-2,9%	953	959	-0,6%
Distância Rota Média (milhares de km)	1,6	1,6	-0,6%	1,6	1,6	-0,9%
Número Total de Pessoal	52.727	53.112	-0,7%	52.727	53.112	-0,7%
Passageiros						
ASKs (milhão)	33.035	32.914	0,4%	98.864	97.820	1,1%
RPKs (milhão)	27.209	26.708	1,9%	79.362	76.837	3,3%
Passageiros Transportados (milhares)	17.287	16.861	2,5%	49.479	47.484	4,2%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs) %	82,4%	81,1%	1,2 pp	80,3%	78,5%	1,7 pp
Yield com base em RPKs (US Centavos)	10,4	10,5	-1,1%	10,4	10,6	-2,4%
Receitas por ASK (US Centavos)	8,6	8,5	0,4%	8,3	8,3	-0,2%
Carga						
ATKs (milhão)	1.864	1.863	0,1%	5.728	5.596	2,4%
RTKs (milhão)	1.059	1.067	-0,8%	3.276	3.249	0,8%
Toneladas Transportadas (milhares)	276	284	-2,8%	895	838	6,9%
Taxa de Ocupação (com base em ATKs) %	56,8%	57,3%	-0,5 pp	57,2%	58,1%	-0,9 pp
Yield com base em RTKs (US Centavos)	41,2	42,0	-1,9%	42,2	43,1	-2,2%
Receitas por ATK (US Centavos)	23,4	24,1	-2,7%	24,1	25,1	-3,6%

Observação: ASK-equivalente corresponde à soma de ASKs de passageiros e do quociente entre ATK de carga e 0,095 (incluindo operações de carga da LAN e TAM).

LATAM Airlines Group S.A.

Balço Patrimonial Consolidado (em milhares de dólares norte-americanos)

	A 30 de Setembro de 2013	A 31 de dezembro de 2012
Ativos		
Caixa e equivalentes de caixa	1.024.196	650.263
Aplicações financeiras	837.787	636.543
Outros ativos não financeiros	226.207	169.821
Contas a receber	1.748.112	1.417.531
Contas a receber à entidades relacionadas	671	15.187
Estoques	232.361	176.818
Tributos diferidos	211.455	210.368
Ativos não-correntes a venda	11.125	47.655
Total ativos circulantes	4.291.914	3.324.186
Imobilizado	11.242.447	11.807.076
Goodwill	3.867.188	4.213.160
Intangíveis exceto goodwill	2.180.958	2.382.399
Outros ativos não circulantes	637.828	590.514
Total ativos não circulantes	17.928.421	19.002.153
Total Ativos	22.220.335	22.326.339
Passivos & Patrimônio		
Empréstimos e Financiamentos	2.750.837	2.047.330
Fornecedores	1.568.090	1.689.990
Obrigações Fiscais	109.418	115.481
Outras Obrigações	2.614.537	2.444.766
Total passivo circulante	7.042.882	6.297.567
Outros passivos não circulante	7.504.633	7.698.857
Contas a pagar	1.010.233	1.085.601
Provisões	1.206.939	1.306.872
Tributos diferidos	560.203	579.339
Provisões fiscais previdenciárias trabalhistas e cíveis	45.554	38.095
Outras Obrigações	83.887	99.323
Total passivo não circulante	10.411.449	10.808.087
Total Passivos	17.454.331	17.105.654
Capital Social Realizado	1.605.165	1.501.018
Reservas de Capital	852.605	1.076.136
Plano de remuneração em ações	(178)	(203)
Outras reservas	2.215.676	2.535.100
Participação dos acionistas controladores	4.673.268	5.112.051
Participação dos acionistas não controladores	92.736	108.634
Total Patrimônio	4.766.004	5.220.685
Total Passivos & Patrimônio	22.220.335	22.326.339

LATAM Airlines Group S.A.

Demonstração de Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto

	As of Setembro 30, 2013	As of Setembro 30, 2012
Fluxo de caixa das atividades operacionais		
Recebimento de caixa de atividades operacionais		
Recursos obtidos com a venda de bens e serviços	9.816.232	6.652.138
Outras fontes de caixa das atividades operacionais	14.019	41.688
Pagamentos de atividades operacionais		
Fornecedores de bens e serviços	(7.379.029)	(4.763.380)
Pagamentos para ou em nome de funcionários	(1.800.612)	(1.165.185)
Outros pagamentos de atividades operacionais	(18.355)	(18.000)
Receita financeira	7.855	25.913
Devolução de imposto de renda (pago)	(54.842)	(27.518)
Outras entradas (saídas) de caixa	70.137	(58.793)
Fluxo de caixa das atividades operacionais, líquido	655.405	686.863
Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento		
Entradas de caixa ganhar o controle de filiais ou outras empresas	(5.510)	(3.236)
Outras entradas de caixa por venda de participação ou instrumentos de dívida de outras entidades	79.069	316.532
Outros pagamentos para adquirir bens ou de instrumentos de dívida de outras entidades	(417.479)	-
Venda de ativo imobilizado	208.956	29.175
Aquisição de ativo imobilizado	(1.219.718)	(1.417.918)
Aquisição de ativos intangíveis	(21.081)	(38.307)
Pagamento de outros ativos de longo-prazo	14.529	14.158
Outras entradas (saídas) de caixa	77.338	102.226
Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento, líquido	(1.283.896)	(997.370)
Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento		
Recursos obtidos com emissão de ações	104.351	12.889
Pagamentos pela aquisição ou resgate de ações da companhia	(148)	(203)
Recursos obtidos com empréstimos de longo prazo	1.401.245	1.034.512
Recursos obtidos com empréstimos de curto prazo	1.044.446	152.000
Pagamento de empréstimos	(1.000.847)	(366.031)
Pagamento de passivos relacionados a arrendamento financeiro	(347.749)	(171.872)
Dividendos pagos	(24.068)	(104.780)
Juros pagos	(256.381)	(138.818)
Outras entradas (saídas) de caixa	61.616	83.027
Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamen	982.465	500.724
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades antes de variação cambial	353.974	190.217
Efeito da variação cambial nas disponibilidades	19.959	(39.545)
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades	373.933	150.672
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO PERÍODO	650.263	374.407
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO PERÍODO	1.024.196	525.079

LATAM Airlines Group S.A.
Frota Consolidada

	A 30 de Setembro de 2013		
	Fora de Balanço	Em Balanço	Total
Frota Passageiros			
Dash 8-200	7	0	7
Dash 8-Q400	3	0	3
Boeing 737-700	6	0	6
Airbus A318-100	0	1	1
Airbus A319-100	16	39	55
Airbus A320-200	64	93	157
Airbus A321-200	1	9	10
Airbus A330-200	12	8	20
Boeing 767-300	6	37	43
Airbus A340-300/500	3	4	7
Boeing 777-300 ER	0	8	8
Boeing 787-8/-9	0	3	3
TOTAL	121	202	323
Frota Carga			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	4	8	12
TOTAL	6	10	16
TOTAL FROTA	127	212	339

OBSERVAÇÃO: Em 30 de setembro de 2013, 23 aeronaves foram mantidas em solo como resultado de processos de venda ou devolução (3 Airbus A319s, 2 Airbus 320s, 9 Airbus A330s, 4 Airbus A340s 1 Boeing 767F e 3 Dash8-Q400s).