

## GRUPO LATAM AIRLINES ANUNCIA OS RESULTADOS FINANCEIROS CONSOLIDADOS PARA O SEGUNDO TRIMESTRE DE 2013, COMPLETANDO UM ANO DA FUSÃO.

Santiago, Chile, 20 de agosto 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 segundo trimestre findo em 30 de junho 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 entre o real e o dólar norte-americano no trimestre foi de R\$ 2,07/US\$ 1,00.

### COMENTÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE O AVANÇO DA FUSÃO E OS RESULTADOS DO SEGUNDO TRIMESTRE DE 2013

O segundo trimestre de 2013 marca o primeiro ano da fusão entre a LAN Airlines S.A. (“LAN”) e a TAM S.A. (“TAM”). Estamos satisfeitos com o avanço alcançado nestes primeiros doze meses e podemos destacar já marcos importantes atingidos no período, dentre os quais a integração de quase todas as funções corporativas e das áreas comerciais tanto das operações de carga quanto de passageiros internacionais. Adicionalmente, alinhamos os programas de fidelidade das duas companhias aéreas, e obtivemos avanços importantes na renegociação de contratos e padronização dos processos de compra, além de estarmos implantando um plano de compartilhamento de melhores práticas entre os diversos departamentos da Companhia. Estamos ainda trabalhando na integração dos sistemas de informação e já demos início ao projeto de implantação do sistema SAP na TAM, além de estarmos criando plataformas comuns de gestão de receita, manutenção e outros indicadores. Tais iniciativas refletiram na melhora dos resultados financeiros e criaram uma base sólida para continuarmos implantando melhorias no futuro.

No mercado doméstico de passageiros no Brasil, que representa 34% da oferta total de passageiros da LATAM, os resultados financeiros melhoraram substancialmente em relação ao ano anterior, impulsionados pela estratégia de redução da oferta, somada a melhores práticas de segmentação de mercado e gestão de receita. A TAM continua reduzindo a capacidade doméstica, com diminuição de 1% no ASK em relação a 2012 e redução esperada de 7% a 9% no ASK em 2013. Nossa estratégia permitiu que a TAM elevasse as taxas de ocupação em 9 p.p. para 77,8% e a receita por ASK (RASK) medida em Reais em mais de 14%, ambos em relação ao segundo trimestre de 2012, consolidando sua posição de liderança no mercado brasileiro com participação de mercado de 40,3% em junho de 2013.

Com relação às operações internacionais de passageiros da Companhia, nossa estratégia envolve principalmente a racionalização da oferta de passageiros no Brasil em países de língua espanhola. Esperamos um aumento da oferta em voos internacionais de 2% a 4% em 2013, o que significa uma redução de aproximadamente 10% no ASK internacional em dezembro de 2013 comparado a dezembro de 2012. A redução se deve principalmente ao menor número dos 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 Guarulhos como o principal hub regional e de tráfego de longa distância na América do Sul. As reduções da oferta internacional no Brasil serão alcançadas parcialmente através da manutenção em solo das dez aeronaves Airbus A330 mais velhas e menos eficientes da frota e da substituição desta oferta por aeronaves Boeing 767 da LAN, que possuem menor custo por ASK. Essa mudança permitirá melhorar o produto oferecido a passageiros *premium*, através da oferta de assentos *full flat* na Classe Executiva. Nos concentramos ainda em otimizar a utilização da capacidade de transporte de carga de nossas aeronaves de passageiro de fuselagem larga, a fim de nos beneficiarmos da vantagem competitiva oferecida pelo nosso modelo integrado de passageiros e carga.

Outro marco importante para as operações de passageiros internacionais da TAM é o acordo de *codeshare* com a American Airlines lançado em 15 de agosto de 2013, após aprovação do CADE. Nos Estados Unidos, a TAM opera voos para Miami, Nova York e Orlando, além de possuir conectividade a partir dos hubs de Chicago e Houston através dos atuais acordos de *codeshare*. Como novo acordo de *codeshare* com a American, a TAM poderá oferecer aos seus passageiros até 50 novos destinos nos Estados Unidos, a partir de conexões com voos American nos aeroportos de Miami, Orlando e Nova York. Além disso, os clientes American Airlines ganharão acesso a oito novos destinos no Brasil através de voos operados pela TAM partindo de São Paulo e Rio de Janeiro. Os passageiros de ambas as companhias poderão ainda acumular e resgatar pontos e milhas também no programa de fidelidade da companhia parceira.

Temos certeza que as condições macroeconômicas na América Latina, marcadas pela desvalorização das moedas na maioria dos países e grande volatilidade, exige um planejamento de frota conservador e flexível. Em linha com a estratégia de redução da oferta da Companhia tanto em operações internacionais quando domésticas de passageiros, e considerando ainda as condições macroeconômicas da região, a LATAM alterou seu plano de frota para o triênio 2013–2015, reduzindo o número de entregas de aeronaves em 22 aviões, diminuindo assim as obrigações assumidas com a frota no período em US\$1,1 bilhão (R\$2,3 bilhões), se comparado a junho de 2012. No entanto, mantivemos a flexibilidade necessária para ajustarmos o ASK entre 3% e 6% ao ano entre 2014 e 2015, tanto nas frotas de fuselagem estreita quanto larga.

Com relação à captura de sinergias, durante o primeiro ano após a fusão, no período compreendido entre julho de 2012 e junho de 2013, a LATAM capturou US\$ 233 milhões (R\$482 milhões) em sinergias, antes de despesas com a fusão. No período, os custos extraordinários com a fusão atingiram US\$ 103 milhões (R\$213 milhões). Em 2013, esperamos capturar entre US\$ 250 (R\$517 milhões) e US\$ 300 milhões (R\$620 milhões) em sinergias com a fusão e continuamos confiantes de que a nossa meta de captura de sinergias entre US\$ 600 e US\$ 700 milhões (R\$1.240 e R\$1.447 milhões) será plenamente atingida até o quarto ano após a fusão (junho de 2016).

A LATAM implantou também 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 das medidas em andamento, somada à diminuição de 9,9% no preço de combustível em relação ao mesmo trimestre do ano anterior, o custo por ASK-equivalente diminuiu 6,2% no segundo trimestre de 2013 em relação ao segundo trimestre de 2012 (pro forma).

Apesar de este ser sazonalmente o trimestre mais fraco do ano, os resultados operacionais da LATAM no período já se apresentam substancialmente melhores que os resultados pro forma do mesmo período de 2012. Essa melhora é explicada pelo processo de integração entre LAN e TAM, a reestruturação das operações no Brasil e a implantação de importantes iniciativas estratégicas de longo prazo nos 12 meses desde a fusão, além do impacto positivo da queda nos preços de combustíveis. No segundo trimestre de 2013 a Companhia registrou lucro operacional de US\$ 39,4 milhões (R\$ 81,5 milhões), um aumento expressivo em relação ao resultado pro forma de US\$ 117,0 milhões (R\$ 241,9 milhões) no segundo trimestre de 2012. Tal melhora pôde ser observada apesar da desvalorização de 5,3% do Real no segundo trimestre de 2013 em relação ao mesmo período de 2012. A margem operacional da Companhia atingiu 1,3%, expansão de 5,1 p.p. em relação à margem negativa de 3,8% no mesmo trimestre de 2012.

Se considerarmos a perda não operacional, e sem efeito caixa, de US\$ 361 milhões (R\$ 746 milhões) com a desvalorização de 10,4% do Real entre 30 de junho e 31 de março de 2013, o prejuízo líquido da LATAM no segundo trimestre de 2013 foi de US\$ 329,8 milhões (R\$ 681,8 milhões), comparado a um prejuízo líquido pro forma de US\$ 448,8 milhões (R\$ 927,8 milhões) no mesmo período de 2012. A Companhia continua avançando no seu plano de reduzir a exposição do balanço patrimonial à volatilidade da taxa de câmbio da moeda brasileira e espera reduzir totalmente essa exposição até meados de 2014.

O segundo trimestre de 2013 marca o primeiro aniversário da oferta de troca que resultou na combinação dos negócios de LAN e TAM em 22 de junho de 2012. Assim, de acordo com as normas contábeis internacionais (IFRS), em 30 de junho de 2013, a Companhia concluiu a alocação do preço de compra e o correspondente ajuste a valor presente dos ativos e passivos contabilizados na combinação de negócios.

Por fim, a partir deste relatório do segundo trimestre, e visando oferecer maior transparência à comunidade financeira, a LATAM decidiu complementar seu histórico de divulgações passando a revisar trimestralmente seu guidance anual para a margem operacional. Hoje, a Companhia estima que a margem operacional consolidada encerre o ano de 2013 entre 4% e 6%, considerando um câmbio médio de R\$ 2,30/US\$ 1,00 e preço médio do barril de jet fuel de US\$ 122 por galão no segundo semestre de 2013.

## RESULTADOS FINANCEIROS CONSOLIDADOS DO GRUPO LATAM AIRLINES PARA O SEGUNDO TRIMESTRE DE 2013

A seguir, apresentamos a Demonstração dos Resultados Consolidados do Grupo LATAM Airlines para o segundo trimestre de 2013, em milhares de dólares norte-americanos. Os resultados pro forma referentes ao segundo trimestre de 2012 estão sendo apresentados para fins de comparação.

	Para o trimestre encerrado 30 de Junho		
	2013	2012	Var. %
<b>RECEITAS</b>			
Passageiros	2.520.129	2.554.638	-1,4%
Carga	486.527	478.244	1,7%
Outras	92.255	56.149	64,3%
<b>TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS</b>	<b>3.098.911</b>	<b>3.089.031</b>	<b>0,3%</b>
<b>DESPESAS</b>			
Pessoal	-639.973	-638.874	0,2%
Combustíveis	-1.027.596	-1.158.205	-11,3%
Comissões	-89.244	-110.276	-19,1%
Depreciação e Amortização	-250.944	-261.716	-4,1%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-339.692	-343.395	-1,1%
Serviço de Passageiros	-85.919	-66.394	29,4%
Arrendamento de Aeronaves	-92.713	-103.294	-10,2%
Manutenção	-128.969	-128.947	0,0%
Outras Despesas Operacionais	-404.501	-394.922	2,4%
<b>TOTAL DESPESAS OPERACIONAIS</b>	<b>-3.059.551</b>	<b>-3.206.023</b>	<b>-4,6%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>39.360</b>	<b>-116.992</b>	<b>-133,6%</b>
<i>Margem Operacional</i>	1,3%	-3,8%	5,1 pp
Receitas Financeiras	9.921	38.106	-74,0%
Despesas Financeiras	-116.251	-122.271	-4,9%
Outras Receitas / Despesas	-386.570	-435.557	-11,2%
<b>RESULTADO ANTES DO IMPOSTO E MINORITÁRIOS</b>	<b>-453.540</b>	<b>-636.714</b>	<b>-28,8%</b>
Imposto	130.695	190.385	-31,4%
<b>RESULTADO ANTES DO MINORITÁRIOS</b>	<b>-322.845</b>	<b>-446.329</b>	<b>-27,7%</b>
Atribuível a:			
Sócios da Empresa Controladora	-329.830	-448.793	-26,5%
Acionistas Minoritários	6.985	2.464	183,5%
<b>RESULTADO LÍQUIDO</b>	<b>-329.830</b>	<b>-448.793</b>	<b>-26,5%</b>
<i>Margem Líquida</i>	-10,6%	-14,5%	3,9 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	28,4%	29,8%	
<b>EBITDA</b>	<b>290.304</b>	<b>144.724</b>	<b>100,6%</b>
<i>EBITDA Margem</i>	9,4%	4,7%	4,7 pp
<b>EBITDAR</b>	<b>383.017</b>	<b>248.018</b>	<b>54,4%</b>
<i>EBITDAR Margem</i>	12,4%	8,0%	4,3 pp

Observação: A demonstração do resultado pro forma trimestral completa está disponível no website da Companhia, em [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).

Observação: As demonstrações financeiras da LATAM para 2012, utilizadas de base para a elaboração das demonstrações financeiras pro forma, foram revisadas retroativamente, conforme descrito abaixo na seção “Reapresentação das Demonstrações Financeiras para o Exercício Fiscal 2012”.

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

O Grupo LATAM Airlines registrou forte aumento do lucro operacional, que atingiu US\$ 39,4 milhões (R\$ 81,5 milhões) no segundo trimestre de 2013, comparado a um prejuízo operacional de US\$ 117,0 milhões (R\$ 241,9 milhões) no segundo trimestre de 2012. A margem operacional foi de 1,3%, representando um aumento de 5,1 p.p. sobre o mesmo período de 2012. Apesar de este ser o trimestre mais fraco do ano, esse resultado reflete importantes melhorias na gestão da receita e custos pela LATAM, à medida que continuamos capturando eficiências e as sinergias esperadas com a fusão.

O prejuízo líquido neste trimestre foi de US\$ 329,8 milhões (R\$ 681,8 milhões), queda de 26,5% quando comparado ao prejuízo líquido pro forma de US\$ 448,8 milhões (R\$ 927,8 milhões) no segundo trimestre de 2012. Esse resultado já inclui o impacto nos nossos resultados da desvalorização de 10,4% do Real ante o Dólar em relação ao trimestre anterior.

A receita no segundo trimestre de 2013 totalizou US\$ 3.098,9 milhões (R\$ 6.406,3 milhões), comparada à receita pro forma de US\$ 3.089,0 milhões (R\$ 6.385,9 milhões) no segundo trimestre de 2012. O aumento de 0,3% é explicado pelo incremento de 1,7% nas receitas de carga e de 64,3% em outras receitas, parcialmente compensados pela diminuição de 1,4% nas receitas de passageiros. Essas variações incluem um impacto negativo da desvalorização cambial média de 5,3% do Real no segundo trimestre de 2012 em relação ao mesmo período do ano anterior sobre as receitas denominadas nesta moeda. No segundo trimestre de 2013, as receitas de passageiros e cargas corresponderam a 81,3% e 15,7% das receitas totais, respectivamente.

As **receitas de passageiros** apresentaram queda de 1,4% no trimestre, apesar do aumento de 1,9% no número de passageiros transportados, como consequência de uma ligeira redução na oferta, refletindo os esforços no Brasil, e da diminuição de 3,2% nos yields em relação ao segundo trimestre de 2012. A taxa de ocupação passou de 77,2% para 79,1%. De maneira geral, a receita por ASK (RASK) diminuiu 0,7% em relação ao segundo trimestre de 2012, impactada pela desvalorização do Real sobre as receitas denominadas nesta moeda no segundo trimestre de 2013.

No segundo trimestre de 2013, as operações domésticas da Companhia nos países de língua espanhola (SSC) novamente apresentaram crescimentos expressivos. O número de passageiros transportados cresceu 12,6% no trimestre, acompanhado de crescimento de 15,3% na oferta de passageiros medida em ASK. As taxas de ocupação atingiram 74,8%, redução de 1,8 p.p. em relação a 2012, causando uma diminuição na receita por ASK.

No mercado doméstico de passageiros no Brasil, os resultados financeiros melhoraram substancialmente em relação ao ano anterior. Nossa estratégia de redução da oferta, combinada com melhores práticas de segmentação do mercado e gestão de receita, permitiram que a TAM aumentasse sua taxa de ocupação para 77,8% no segundo trimestre de 2013, uma melhora de 9 p.p. comparado ao mesmo período de 2012, somada a um aumento de mais de 14% sua receita por ASK (RASK) medida em Reais. O RASK também aumentou quando medido em Dólares, apesar da desvalorização de 5,3% da moeda brasileira neste trimestre em relação ao mesmo período de 2012.

No segundo trimestre de 2013, as operações de passageiros internacionais do Grupo LATAM Airlines foram mais uma vez impactadas pelo aumento da oferta por parte de companhias aéreas internacionais que operam voos para a América do Sul, além da fraca demanda observada nos mercados europeus, ambos refletindo negativamente na receita unitária. A oferta em voos internacionais de passageiros da LAN e da TAM aumentou 3,6% no segundo trimestre deste ano em relação ao mesmo período de 2012, enquanto o número de passageiros cresceu 0,6%, levando a uma redução de 2,5 p.p. nas taxas de ocupação.

As **receitas de carga** apresentaram aumento de 1,7% no trimestre, influenciadas pelo crescimento de 3,3% no volume de carga transportada, parcialmente compensado pela queda de 1,5% nos yields. O aumento de 3,2% na oferta foi acompanhado por um leve aumento na taxa de ocupação de carga. Esse aumento do volume de carga resultou principalmente do atraso em demandas sazonais. Por outro lado, a redução dos yields é explicada pelo ambiente desafiador observado nos mercados de carga da América Latina, refletindo a queda na demanda por voos para esta região, especialmente de importações para o Brasil, além de pressões concorrenciais por parte de transportadoras regionais e internacionais. A queda reflete ainda o impacto da desvalorização de 5,3% do Real no segundo trimestre de 2013 sobre as receitas de carga no mercado doméstico brasileiro.

O aumento da oferta de carga é explicado pela incorporação de duas novas aeronaves de carga Boeing 777 na segunda metade de 2012, além da capacidade de carga adicional em aeronaves de passageiros após a incorporação de novas aeronaves de fuselagem larga, compensado parcialmente por ajustes na oferta em aviões de carga.

A Companhia segue avançando na utilização da capacidade de carga das aeronaves de passageiros, visando assim capturar sinergias relacionadas ao modelo negócios integrado passageiro/carga da Companhia.

**Outras receitas** cresceram 64,3%, totalizando US\$ 92,3 milhões (R\$ 190,8 milhões) no segundo trimestre de 2013. Esse aumento é explicado principalmente pelo crescimento das receitas com manuseio e arrendamento de aeronaves, além de maiores receitas advindas da Multiplus com a intermediação de pontos e resgates de outros produtos que não passagens. Além disso, a Companhia reconheceu ganhos extraordinários de US\$ 12 milhões (R\$ 24,8 milhões) relativo a operações de *sale & leaseback* de 10 aeronaves Airbus A330 e US\$ 3 milhões (R\$ 6,2 milhões) obtidos com a venda de uma turbina sobressalente.

As **despesas operacionais** no trimestre totalizaram US\$ 3.059,6 milhões (R\$ 6.325,1 milhões), apresentando redução de 4,6% em relação às despesas operacionais pro forma no segundo trimestre de 2012. Esse resultado levou à redução de 6,2% no custo por ASK equivalente (inclui despesas financeiras líquidas). Essa redução de custos reflete ainda a queda de 9,9% no preço médio do combustível. Excluindo combustível, o custo por ASK apresentou queda de 3,1%, impactado pela captura de sinergias e eficiências relacionadas ao processo de integração entre LAN e TAM, além do impacto positivo da desvalorização do Real sobre determinados itens de custos. Os principais fatores que contribuíram para as variações em despesas operacionais foram:

- A linha **salários e benefícios** apresentou aumento de 0,2%, explicada pelo aumento de 2,6% no número médio de funcionários, compensada parcialmente pelo impacto positivo da desvalorização média de 5,3% do Real no trimestre em relação ao mesmo período de 2012.
- **Custos com combustíveis** diminuíram 11,3%, influenciados principalmente pela redução de 1,2% no volume consumido, em linha com os programas de eficiência de combustível da Companhia e uma mudança no mix aeronaves entre fuselagem larga e estreita, além da queda de 9,9% no preço médio por galão. Além disso, a Companhia reconheceu um ganho com hedge de combustível no valor de US\$ 1,6 milhão (R\$ 3,3 milhões), comparado a uma perda com hedge de combustível de US\$ 3,0 milhões (R\$ 6,2 milhões) no segundo trimestre de 2012.
- **Comissões pagas a agentes** apresentaram redução de 19,1%, devido à diminuição de 15,7% e 32,2% nas comissões médias nos negócios de passageiros e cargas, respectivamente.
- A linha **depreciação e amortização** apresentou redução de 4,1% devido principalmente à operação de *sale & leaseback* de 10 aeronaves Airbus A330 em junho de 2013 e da desvalorização de 5,3% do Real no trimestre em relação ao mesmo período de 2012.
- **Outras taxas de aluguel e aterrissagem** tiveram redução de 1,1%, devido principalmente à redução em tarifas aeronáuticas motivada pelas eficiências alcançadas na TAM, compensada parcialmente pela despesa de US\$ 3,5 milhões relativos à disputa com a Intercargo na Argentina.
- As **despesas com atendimento a passageiros** aumentaram 29,4%, devido ao crescimento de 2,8% no número de passageiros transportados e ao aumento no custo do serviço por passageiro, por sua vez



influenciado principalmente pelo aumento do número de passageiros transportados nas operações internacionais.

- Os **custos com aluguel de aeronaves** apresentaram redução de 10,2% como resultado da devolução de 13 aeronaves que estavam em arrendamento operacional nos últimos 12 meses, parcialmente compensado pela chegada de 4 aeronaves arrendadas.
- As **despesas com manutenção** permaneceram estáveis apesar do aumento da frota, refletindo as iniciativas de renovação da frota.
- **Outras despesas operacionais** aumentaram 2,4%, devido principalmente a maiores despesas com marketing e outros custos comerciais.

### Resultados não operacionais

- As **receitas financeiras** diminuíram de US\$ 38,1 milhões (R\$ 78,8 milhões) no segundo trimestre de 2012 para US\$ 9,9 milhões (R\$ 20,5 milhões) no mesmo período de 2013, resultado principalmente do menor saldo médio de caixa no trimestre e menores taxas de juros, além do impacto da desvalorização do Real sobre os saldos de caixa nesta moeda.
- As **despesas financeiras** diminuíram de US\$ 122,3 milhões (R\$ 252,8 milhões) no segundo trimestre de 2012 para US\$ 116,3 milhões (R\$ 240,4 milhões) no mesmo período de 2013, resultado principalmente da menor taxa média de juros, parcialmente compensado pelo aumento da dívida, explicado por novas aquisições de frota.
- Na linha **outras receitas (despesas)**, a Companhia registrou uma perda de US\$ 386,6 milhões (R\$ 799,2 milhões), devido principalmente à variação cambial negativa de US\$ 361 milhões (R\$ 746 milhões) causada pela desvalorização de 10,4% do Real entre 31 de março e 30 de junho de 2013. No segundo trimestre de 2012, essa linha havia registrado prejuízo de US\$ 435,6 milhões (R\$ 901 milhões), impactada pela variação cambial negativa de US\$ 431 milhões (R\$ 891 milhões) reconhecida pela TAM.

### EFEITO CONTÁBIL DA COMBINAÇÃO DE NEGÓCIOS

A fusão entre LAN e TAM foi contabilizada através do método de compra, sendo a LAN tratada como adquirente da TAM. O preço de compra foi determinado de acordo com a norma IFRS 3, definido como valor justo total das ações entregues pela LAN somado ao pagamento à vista relacionado à compra da participação dos demais acionistas da TAM. Segundo estes critérios, o preço total de compra em 22 de junho de 2012 foi de US\$ 3.782,2 (R\$ 7.818,9 milhões) milhões.

Após a combinação de negócios, determinados ativos e passivos da TAM contabilizados previamente pelos seus valores históricos foram incorporados ao balanço patrimonial consolidado da LATAM pelo seu valor justo, conforme determinam os princípios contábeis aplicáveis. As normas contábeis aplicáveis determinam ainda um período de mensuração de um ano, sendo necessário que os ajustes realizados ao valor justo durante tal período sejam registrados contra o ágio divulgado anteriormente. Em 30 de junho de 2013, foi concluída a alocação do preço de compra. O ágio divulgado anteriormente foi ajustado para refletir as variações no valor justo ocorridas durante este período de um ano. A alocação final do preço de compra inclui um ágio de US\$ 3.726 milhões (R\$ 7.703 milhões).

Durante o período de mensuração de um ano, foram realizados ajustes ao balanço patrimonial da LATAM no valor justo dos seguintes itens: (i) slots em aeroportos (Congonhas, JFK e Heathrow); (ii) programa de fidelidade Multiplus; (iii) frota; e (iv) outras provisões, inclusive para processos legais e outros passivos contingentes com probabilidade de perda inferior a 50%, os quais podem não ser registrados nas demonstrações financeiras da Companhia, mas devem ser contabilizados a valor justo na combinação de negócios, de acordo com a norma internacional IFRS 3.

## Reapresentação das Demonstrações Financeiras para o Exercício Fiscal 2012

As demonstrações financeiras da LATAM incluídas neste relatório do segundo trimestre foram ajustadas retroativamente conforme abaixo.

De acordo com a norma IFRS 3, a LATAM atualizou seu balanço patrimonial para refletir as mudanças na alocação do preço de compra como resultado dos ajustes ao valor justo mencionados acima, o que levou a um aumento na linha de ativos da Companhia (exceto ágio) no montante de US\$ 485 milhões (R\$ 1.003 milhões) e na linha de passivos de US\$ 1.039 milhões (R\$ 2.148 milhões), ambos em 31 de dezembro de 2012, resultando em um ágio de US\$3,726 milhões (R\$ 7.703 milhões).

Adicionalmente, após a análise do cálculo do valor justo como parte da alocação do preço de compra, a Companhia identificou alguns erros nas demonstrações financeiras TAM referentes a 2012 e a períodos anteriores. Tais erros são imateriais para a LATAM, mas podem ser materiais para a TAM, exigindo, dessa forma, a reapresentação das demonstrações financeiras dessa companhia para 2012 e/ou anos anteriores. Os erros encontrados nos balanços patrimoniais da TAM totalizam de US\$ 599 milhões (R\$ 1.156 milhões) em 31 de dezembro de 2012, dos quais US\$ 416 milhões (R\$ 860 milhões) relativos a receitas e receitas diferidas e US\$ 183 milhões (R\$ 378 milhões) relativos a impostos e impostos diferidos. Esses erros levaram a revisão retroativa da demonstração do resultado da LATAM referente a 2012 para fins de retificação dos mesmos, além de refletir outros ajustes nominais, considerando o alocação final do preço de compra relativo à fusão com a TAM.

Assim, as demonstrações financeiras consolidadas da LATAM para o exercício de 2012 foram atualizadas retroativamente para refletir tanto as correções de itens identificados nas demonstrações financeiras históricas da TAM quanto os ajustes a valor justo. Tais revisões resultaram na diminuição do lucro líquido da LATAM para o exercício findo em 31 de dezembro de 2012 no valor total de US\$ 30 milhões (R\$ 62 milhões). Estes ajustes não trazem impactos materiais aos resultados ou geração de fluxo de caixa da LATAM para períodos iniciados após 31 de dezembro de 2012.

## FINANCIAMENTO E LIQUIDEZ

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

	A 30 de junho de 2013	A 31 de dezembro de 2012
<b>Total Ativos</b>	<b>21.726.902</b>	<b>22.326.339</b>
Total Passivos	17.005.057	17.105.654
Total Patrimônio	4.721.845	5.220.685
<b>Total Passivos &amp; Patrimônio</b>	<b>21.726.902</b>	<b>22.326.339</b>
<b>Cálculo da Dívida Líquida:</b>		
Obrigações por bancos e instituições financeiras curto e longo prazo	7.270.828	6.471.737
Obrigações por leasing de capital curto e longo prazo	2.518.622	3.087.820
Outros passivos curto prazo e longo prazo	178.246	199.950
Caixa e equivalentes de caixa	-1.241.984	-1.120.335
<b>Dívida Líquida Total</b>	<b>8.725.712</b>	<b>8.639.172</b>



LATAM Airlines Group S.A.  
Principales Ratios Financieros

	A 30 de junho de 2013	A 31 de dezembro de 2012
Caixa e equivalente a caixa como % das receitas nos últimos 12 meses	9,3%	8,4%
Dívida bruta ajustada (US\$)	13.327.104	13.150.171
Deuda bruta ajustada / EBITDAR (12 meses)	7,17	8,04
Dívida líquida ajustada (US\$)	12.085.120	12.029.836
Dívida líquida ajustada / EBITDAR (12 meses)	6,50	7,35

Ao final do segundo trimestre de 2013, a LATAM apresentava saldo de disponibilidades de US\$ 1.242,0 milhões (R\$ 2.568 milhões), que incluem determinados investimentos de alta liquidez contabilizados como “outros ativos financeiros de curto prazo”. Além disso, em 30 de junho de 2013, a Companhia possuía depósitos realizados com fabricantes de aeronaves (pré-pagamentos) no valor de US\$ 844 milhões (R\$ 1.745 milhões), dos quais US\$ 559 milhões (R\$ 1.156 milhões) financiados diretamente pela LATAM. Ainda, em junho de 2013, o Grupo LATAM Airlines possuía US\$ 208 milhões (R\$ 430 milhões) em linhas de crédito compromissadas com bancos chilenos e internacionais, dos quais US\$ 160 milhões (R\$ 331 milhões) foram utilizados em financiamentos de curto prazo com os bancos correspondentes.

A Assembleia Geral Extraordinária da LATAM realizada em 11 de junho de 2013 aprovou a proposta de aumento de capital da Companhia através da emissão de até 63,5 milhões de novas ações. O aumento de capital deve ser realizado através da oferta de ações com direito de preferência no Chile e em outros países, e tem por objetivo financiar parte do plano de investimento da LATAM para os próximos anos, especialmente suas necessidades de crescimento e renovação da frota, além de fortalecer a posição financeira da Companhia. Até 1,5 milhão das novas ações emitidas serão destinadas aos planos de opção de compra de ações da Companhia, em atendimento à lei das sociedades anônimas do Chile.

O Conselho de Administração da LATAM determinará o preço, mecanismos, procedimentos e outras condições para a emissão das novas ações, inclusive, mas não limitado a, os termos e condições dos planos de remuneração da Companhia. A Companhia está atualmente trabalhando no cumprimento das exigências regulatórias para o registro da nova oferta de ações e espera lançar a oferta de ações com direito de preferência no final do quarto trimestre de 2013.

Desde a conclusão da combinação de negócios com a TAM, as entregas futuras de frota para LAN e TAM serão 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 vinculados a taxas de juros. Tais financiamentos possuem prazo médio de 12 anos.

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, a maior parte das aeronaves entregues após 22 de junho de 2012, foram financiadas pelo Grupo LATAM Airlines, independentemente de serem operadas por TAM ou LAN. Em um ano, a LATAM já reduziu a exposição do balanço patrimonial da TAM ao Real de US\$ 4,1 bilhões (R\$ 8,5 bilhões) em 30 de junho de 2012 para US\$ 2,4 bilhões (R\$ 5,0 bilhões) em 30 de junho de 2013 e espera ainda reduzir a exposição para cerca de US\$ 0,9 bilhão (R\$ 1,9 bilhões) até o final de 2013 e para próximo de zero 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.

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 proteção para aproximadamente 76% de seu consumo estimado de combustível para o terceiro trimestre de 2013 e para 59% de seu consumo estimado de combustível para o quarto trimestre de 2013. 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

Tendo em vista a estratégia da Companhia de redução da oferta nas operações domésticas e internacionais de passageiros, além do cenário macroeconômico para os mercados latino-americanos onde operamos, a LATAM alterou seu plano de frota, o que resultou na redução líquida de US\$ 1,1 bilhão (R\$ 2,3 bilhões) nas obrigações com a frota para o triênio 2013-2015, uma redução de 17% em relação ao plano de frota à época da combinação entre LAN e TAM (junho de 2012).

A empresa reduziu as entregas entre 2013 e 2015 em 21 aeronaves de fuselagem estreita e 1 aeronave de fuselagem larga. Em linha com a nossa estratégia de aumentar a eficiência da frota e reduzir os custos por ASK, nossos pedidos de frota no período são compostos principalmente por aviões Airbus A321 na frota de fuselagem estreita e Boeings 787 na frota de fuselagem larga.

Estamos concentrados ainda em criar e manter a flexibilidade de nosso plano de frota, visando enfrentar melhor a volatilidade inerente às operações na maior parte dos países da América Latina. Nosso plano de frota atual nos permite maior flexibilidade para ajustarmos o ASK entre 3% e 6% ao ano entre 2014 e 2015, tanto em operações de fuselagem estreita quanto larga.

As alterações ao nosso plano de frota resultam da modificação do cronograma de entregas, além de vendas, operações de *sale & leaseback* e devoluções de aeronaves, algumas das quais poderão causar impactos não-recorrentes nos resultados dos próximos trimestres. Além disso, estimamos que as aeronaves mantidas em solo, incluindo três Boeing 787 da LAN entre janeiro e maio de 2013, irão gerar custos adicionais entre US\$ 50 e US\$ 60 milhões em 2013. Tais custos serão reconhecidos de maneira contínua na demonstração de resultado da Companhia conforme sejam incorridos.

No segundo trimestre de 2013, a LATAM recebeu 9 aeronaves Airbus A320s e 3 Boeing 767-300ER. A Companhia devolveu ainda 2 aeronaves Airbus A319s, 1 Airbus A320 e 1 Bombardier Dash 8-200, além de vender 2 aeronaves Airbus A318.

A tabela abaixo apresenta o atual plano de frota estimado da LATAM e o respectivo CAPEX:

	2013	2014	2015
<b>FROTA PASSAGEIROS</b>			
Dash 8-200	7	5	5
Dash 8-Q400	1	0	0
Boeing 737-700	6	2	0
Airbus A319-100	47	44	41
Airbus A320-200	160	161	169
Airbus A321-200	10	20	32
Airbus A330-200	20	10	10
Boeing 767-300	43	37	35
Airbus A340-300/500	3	3	0
Boeing 777-300 ER	10	10	10
Boeing 787-8/-9	5	10	17
<b>TOTAL FROTA PASSAGEIROS</b>	<b>312</b>	<b>302</b>	<b>319</b>
<b>FROTA CARGA</b>			
Boeing 777-200F	4	4	4
Boeing 767-300F	11	11	11
<b>TOTAL FROTA CARGA</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>
<b>TOTAL FROTA</b>	<b>327</b>	<b>317</b>	<b>334</b>
<b>Investimento Total Frota (US\$ milhões)</b>	<b>1.953</b>	<b>1.343</b>	<b>1.773</b>

## GUIDANCE

A Companhia espera que o ASK total de passageiros encerre 2013 com crescimento entre 0% e 2%. Para o ano de 2013, a Companhia espera crescimento do ASK de passageiros internacionais 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.

Como mencionado anteriormente, a partir deste relatório do segundo trimestre, visando oferecer maior transparência à comunidade investidora, a LATAM decidiu complementar seu histórico de divulgação passando a revisar trimestralmente seu guidance anual para a margem operacional. Hoje, a Companhia estima que a margem operacional encerre o ano de 2013 em torno de 4% a 6%, considerando um câmbio médio de aproximadamente R\$ 2,30/US\$ 1,00 e preço médio do barril de jet fuel de US\$ 122 no segundo semestre de 2013.

A LATAM revisará seu guidance trimestralmente visando incorporar quaisquer alterações significativas no cenário macroeconômico ou no desempenho operacional.

		2013 - 2012	Dec 13 - Dec 12
<b>Crescimento ASK (Passageiros)</b>	<b>Total</b>	<b>-1% / 1%</b>	<b>-4%</b>
	International (longo curso e regional)	2% / 4%	-9%
	Mercado interno Brasil	-7% / -9%	-2%
	Mercado interno SSC	12% / 14%	13%
<b>Crescimento ATK (Carga)</b>		0% - 2%	
<b>Synergies (EBITDA)</b>	(FY 2013)	US\$ 250-300mm	
<b>Margem Operacional</b>	(FY 2013)	4% / 6%	
<b>Taxa de câmbio média (BRL/USD)</b>	(2H13)	2.30	
<b>Preço de Combustível (US\$ por barril)</b>	(2H13)	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 316 aeronaves. A LATAM Airlines Group S.A. possui mais 53 mil funcionários, tendo suas ações negociadas em Santiago, na Bolsa de Nova Iorque (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](http://www.lan.com) ou [www.tam.com.br](http://www.tam.com.br), respectivamente. Mais informações podem ser obtidas em [www.latamairlinesgroup.net](http://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. A LATAM pretende registrar o aumento de capital através da emissão de ações com direito de preferência nos Estados Unidos.

\*\*\*\*\*

#### 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. Dados Operacionais Consolidados

	Para o trimestre encerrado 30 de Junho			Para os seis meses findos 30 de Junho		
	2013	2012	Var. %	2013	2012	Var. %
<b>Sistema</b>						
ASKs-equivalente (milhão)	51.499	51.071	0,8%	106.504	104.198	2,2%
RPKs-equivalente (milhão)	36.637	35.801	2,3%	75.490	73.091	3,3%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs-equivalente)%	71,1%	70,1%	1,0 pp	70,9%	70,1%	0,7 pp
Taxa de Ocupação de Equilíbrio (com base em ASKs-equivalentes)	72,7%	74,7%	-2,0 pp	72,2%	66,3%	5,9 pp
Yield com base em RPKs-equivalente (US Centavos)	8,2	8,5	-3,1%	8,4	8,6	-2,6%
Receitas Operacionais por ASK-equivalente (US Centavos)	5,8	5,9	-1,7%	6,0	6,0	-1,6%
Despesas por ASK-equivalente (US Centavos)	6,2	6,6	-6,2%	6,2	6,5	-5,1%
Galões de Combustível Usado (milhão)	308	312	-1,2%	638	637	0,2%
Distância Rota Média (milhares de km)	1,6	1,6	-0,9%	1,6	1,6	-0,7%
Número Total de Pessoal	54.118	52.759	2,6%	54.118	52.759	2,6%
<b>Passageiros</b>						
ASKs (milhão)	31.426	31.620	-0,6%	65.829	64.905	1,4%
RPKs (milhão)	24.861	24.401	1,9%	52.152	50.129	4,0%
Passageiros Transportados (milhares)	15.579	15.155	2,8%	32.192	30.724	4,8%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs)%	79,1%	77,2%	1,9 pp	79,2%	77,2%	2,0 pp
Yield com base em RPKs (US Centavos)	10,1	10,5	-3,2%	10,3	10,7	-3,1%
Receitas por ASK (US Centavos)	8,0	8,1	-0,7%	8,2	8,2	-0,6%
<b>Carga</b>						
ATKs (milhão)	1.907	1.848	3,2%	3.864	3.733	3,5%
RTKs (milhão)	1.119	1.083	3,3%	2.217	2.181	1,6%
Toneladas Transportadas (milhares)	290	283	2,4%	620	554	11,8%
Taxa de Ocupação (com base em ATKs)%	58,7%	58,6%	0,1 pp	57,4%	58,4%	-1,1 pp
Yield com base em RTKs (US Centavos)	43,5	44,2	-1,5%	42,7	43,7	-2,3%
Receitas por ATK (US Centavos)	25,5	25,9	-1,4%	24,5	25,6	-4,1%

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).

Observação: Números pro forma históricos apresentados para fins de comparação. Os dados pro forma trimestrais para os exercícios de 2011 e 2012 podem ser encontrados no website da Companhia, em [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net)

**LATAM Airlines Group S.A.**  
**Balanco Patrimonial Consolidado (em milhares de dólares norte-americanos)**

A 30 de Junho de 2013

A 31 de dezembro de 2012

<b>Ativos</b>		
Caixa e equivalentes de caixa	790.929	650.263
Aplicações financeiras	540.311	636.543
Outros ativos não financeiros	229.342	169.821
Contas a receber	1.708.613	1.417.531
Contas a receber à entidades relacionadas	1.294	15.187
Estoques	207.066	176.818
Tributos diferidos	233.635	210.368
Ativos não-correntes a venda	10.894	47.655
<b>Total ativos circulantes</b>	<b>3.722.084</b>	<b>3.324.186</b>
Imobilizado	11.219.919	11.807.076
Goodwill	3.890.181	4.213.160
Intangíveis exceto goodwill	2.202.507	2.382.399
Outros ativos não circulantes	692.211	590.514
<b>Total ativos não circulantes</b>	<b>18.004.818</b>	<b>19.002.153</b>
<b>Total Ativos</b>	<b>21.726.902</b>	<b>22.326.339</b>
<b>Passivos &amp; Patrimônio</b>		
Empréstimos e Financiamentos	2.288.537	2.047.330
Fornecedores	1.579.466	1.689.990
Obrigações Fiscais	107.284	115.481
Outras Obrigações	2.508.076	2.444.766
<b>Total passivo circulante</b>	<b>6.483.363</b>	<b>6.297.567</b>
Outros passivos não circulante	7.662.477	7.698.857
Contas a pagar	1.012.618	1.085.601
Provisões	1.176.931	1.306.872
Tributos diferidos	541.165	579.339
Provisões fiscais previdenciárias trabalhistas e cíveis	41.653	38.095
Outras Obrigações	86.850	99.323
<b>Total passivo não circulante</b>	<b>10.521.694</b>	<b>10.808.087</b>
<b>Total Passivos</b>	<b>17.005.057</b>	<b>17.105.654</b>
Capital Social Realizado	1.605.165	1.501.018
Reservas de Capital	800.711	1.076.136
Plano de remuneração em ações	(178)	(203)
Outras reservas	2.222.417	2.535.100
Participação dos acionistas controladores	4.628.115	5.112.051
Participação dos acionistas não controladores	93.730	108.634
<b>Total Patrimônio</b>	<b>4.721.845</b>	<b>5.220.685</b>
<b>Total Passivos &amp; Patrimônio</b>	<b>21.726.902</b>	<b>22.326.339</b>

A 30 de Junho de 2013

A 31 de dezembro de 2012

<b>Total Ativos</b>	<b>21.726.902</b>	<b>22.326.339</b>
<b>Total Passivos</b>	<b>17.005.057</b>	<b>17.105.654</b>
<b>Total Patrimônio</b>	<b>4.721.845</b>	<b>5.220.685</b>
<b>Total Passivos &amp; Patrimônio</b>	<b>21.726.902</b>	<b>22.326.339</b>
<b>Cálculo da Dívida Líquida:</b>		
Obrigações por bancos e instituições financeiras curto e longo prazo	7.270.828	6.471.737
Obrigações por leasing de capital curto e longo prazo	2.518.622	3.087.820
Outros passivos curto prazo e longo prazo	178.246	199.950
Caixa e equivalentes de caixa	-1.241.984	-1.120.335
<b>Dívida Líquida Total</b>	<b>8.725.712</b>	<b>8.639.172</b>



**LATAM Airlines Group S.A.**  
**Demonstração de Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto**

	As of June 30, 2013	As of June 30, 2012
<b>Fluxo de caixa das atividades operacionais</b>		
Recebimento de caixa de atividades operacionais		
Recursos obtidos com a venda de bens e serviços	6.281.216	3.263.996
Outras fontes de caixa das atividades operacionais	7.373	28.308
<b>Pagamentos de atividades operacionais</b>		
Fornecedores de bens e serviços	(4.920.124)	(2.443.298)
Pagamentos para ou em nome de funcionários	(1.250.371)	(515.103)
Outros pagamentos de atividades operacionais	(18.213)	(18.000)
Receita financeira	4.939	6.729
Devolução de imposto de renda (pago)	(47.493)	(29.470)
Outras entradas (saídas) de caixa	46.381	5.622
<b>Fluxo de caixa das atividades operacionais, líquido</b>	<b>103.708</b>	<b>298.784</b>
<b>Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento</b>		
Outras entradas de caixa por venda de participação ou instrumentos de dívida de outras entidades	(59.346)	77.312
Venda de ativo imobilizado	154.799	42
Aquisição de ativo imobilizado	(907.467)	(450.607)
Aquisição de ativos intangíveis	(13.408)	(19.832)
Pagamento de outros ativos de longo-prazo	14.386	-
Outras entradas (saídas) de caixa	77.334	269.464
<b>Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento, líquido</b>	<b>770.786</b>	<b>(91.944)</b>
<b>Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento</b>		
Recursos obtidos com emissão de ações	104.351	10.226
Pagamentos pela aquisição ou resgate de ações da companhia	(148)	(203)
Recursos obtidos com empréstimos de longo prazo	1.147.107	179.578
Recursos obtidos com empréstimos de curto prazo	535.940	110.000
Pagamento de empréstimos	(550.142)	(245.204)
Pagamento de passivos relacionados a arrendamento financeiro	(240.279)	(48.303)
Dividendos pagos	(18.518)	(103.517)
Juros pagos	(173.715)	(55.215)
Outras entradas (saídas) de caixa	(33.810)	60.694
<b>Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento, líquido</b>	<b>770.786</b>	<b>(91.944)</b>
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades antes de variação cambial	140.792	83.219
Efeito da variação cambial nas disponibilidades	(126)	(79)
	-	-
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades	140.666	83.140
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO PERÍODO</b>	<b>650.263</b>	<b>374.407</b>
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO PERÍODO</b>	<b>790.929</b>	<b>457.547</b>

**LATAM Airlines Group S.A.**  
**Frota Consolidada**

	A 30 de Junho de 2013		Total
	Fora de Balanço	Em Balanço	
<b>Frota Passageiros</b>			
Dash 8-200	9	0	9
Dash 8-Q400	4	0	4
Boeing 737-700	6	0	6
Airbus A318-100	0	3	3
Airbus A319-100	16	39	55
Airbus A320-200	63	87	150
Airbus A321-200	1	9	10
Airbus A330-200	12	8	20
Boeing 767-300	8	37	45
Airbus A340-300/500	3	4	7
Boeing 777-300 ER	0	8	8
Boeing 787-8/-9	0	3	3
<b>TOTAL</b>	<b>122</b>	<b>198</b>	<b>320</b>
<b>Frota Carga</b>			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	4	8	12
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>16</b>
<b>TOTAL FROTA</b>	<b>128</b>	<b>208</b>	<b>336</b>

OBSERVAÇÃO: Em 30 de junho de 2013, 11 aeronaves foram mantidas em solo como resultado de processos de venda ou devolução (2 Airbus A318s, 4 Dash 8-Q400s, 2 Airbus A340-500s and 3 Airbus A330s).