

LATAM AIRLINES REPORTA UNA GANANCIA OPERACIONAL DE US\$ 118 MILLONES PARA EL TERCER TRIMESTRE DE 2014

Santiago, Chile, 13 de noviembre de 2014 – LATAM Airlines Group S.A. (NYSE: LFL; IPSA: LAN; BOVESPA: LATM33), aerolínea líder en América Latina, anuncia hoy sus resultados financieros consolidados para el segundo trimestre finalizado el 30 de junio de 2014. "LATAM" o "Compañía" se refiere a la entidad consolidada, incluyendo aerolíneas de transporte de pasajeros y cargas en América Latina. Todos estos valores se presentan de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (International Financial Reporting Standards – IFRS) en dólares estadounidenses. La tasa de cambio promedio entre el Real y el Dólar en el trimestre fue R\$ 2,27/US\$ 1,00.

DESTACADOS

- LATAM Airlines registró una ganancia operacional de US\$ 118,4 millones durante el tercer trimestre de 2014, una caída de 54% comparado con US\$ 255.5 millones de ingreso operacional durante el mismo periodo del 2013. El margen operacional fue de 3.8%, comparado con un margen de 7.6% para el tercer trimestre de 2013. La contracción en margen se explica principalmente por una reducción de la demanda corporativa de pasajeros y la demanda de carga, además de un escenario macroeconómico más débil en Latinoamérica, incluyendo crecimientos de PIB más lentos y divisas más débiles en la mayoría de los países.
- En el tercer trimestre de 2014, LATAM registró una pérdida neta de US\$ 107,8 millones, comparada con una ganancia neta de US\$ 52,1 millones en el mismo periodo de 2013. El resultado incluye una pérdida por tipo de cambio de US\$ 144,1 millones reconocida principalmente por TAM, resultando de la depreciación del real en el trimestre. La compañía fue capaz de mitigar este efecto al reducir constantemente la exposición de balance de TAM a la moneda brasileña de US\$ 2,100 millones a US\$ 700 millones en los últimos 12 meses.
- La Compañía continúa reduciendo capacidad tanto en su operación de pasajeros como su operación de carga en 0,5% y 4,8% respectivamente, mientras que el tráfico en el negocio de pasajeros aumentó un 2,1% y el tráfico de carga disminuyó solo un 1,9% en las operaciones de carga. La presión en yields se ha traducido en menores ingresos por ASK (RASK).
- Conforme a las modificaciones del sistema tributario chileno, la Compañía ha estimado un impacto de aproximadamente US\$ 150 millones al aumentar la tasa del 20% al 27% de forma gradual desde el año 2014 al año 2018, que para efectos locales será reconocido como cargo neto en patrimonio. Para fines internacionales, y de acuerdo a IFRS, la Compañía reconocerá un cargo contable en gasto por impuesto a las ganancias en el resultado del 2014.
- Durante el mes de octubre LAN y TAM cambiaron sus operaciones internacionales al nuevo Terminal 3, en el Aeropuerto Internacional de Guarulhos en Sao Paulo. Este cambio consolidará el aeropuerto de Guarulhos como el mayor hub internacional de Sudamérica. "Así, con esta consolidación de operaciones, ampliaremos la capacidad de atención para nuestros pasajeros además de mejorar sus tiempos de conexión", afirmó Enrique Cueto, CEO de Grupo LATAM. Por otra parte, en noviembre se inauguró la primera sala VIP oficial unificada de LATAM -el más grande de América Latina-, la consolidando GRU como el principal hub para las operaciones de LATAM.
- En Septiembre 2014, LATAM Airlines Group es el primer grupo de aerolíneas en América en ingresar al índice Mundial de Sostenibilidad Dow Jones - el indicador más importante del mundo en materia de sostenibilidad- luego de ser elegido dentro de un selecto grupo de empresas líderes en sostenibilidad

por su gestión efectiva del desempeño económico, responsabilidad social y impacto ambiental con foco en el largo plazo.

COMENTARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN

Durante los dos últimos años, hemos avanzado de manera significativa en completar la integración entre LAN y TAM. Hemos sido capaces de consolidar al equipo directivo, sentando las bases para el futuro. Hemos reestructurado nuestro balance y hemos reducido significativamente la exposición de TAM a las fluctuaciones de real. Adicionalmente, hemos reestructurado nuestro plan de flota enfocado en aviones modernos con nueva tecnología, y hemos logrado el *turnaround* de la operación doméstica en Brasil. Sin embargo, reconocemos que los resultados no han cumplido nuestras expectativas, principalmente porque estamos enfrentando un contexto de mayor competencia, un escenario macroeconómico de Sudamérica más débil, especialmente Venezuela y Argentina, y monedas depreciadas. Todo esto, ha puesto presión de manera significativa en tarifas a lo largo de la región para todas las aerolíneas de la industria.

Sin embargo, LATAM Airlines Group es la aerolínea mejor posicionada en Latinoamérica para enfrentar este escenario más complejo. Somos la única aerolínea en la región con presencia doméstica en siete mercados, así como también operaciones regionales y de largo alcance. Como consecuencia, la compañía tiene mayor flexibilidad y probada trayectoria de actuar con rapidez para adaptar el negocio a los diferentes desafíos económicos. Además, la posición de liderazgo LATAM, única en el mundo, en una región con un alto potencial de crecimiento nos permitirá continuar desarrollando de nuestro modelo de negocio en el futuro. En este contexto, LATAM ha desarrollado un sólido plan estratégico para los próximos cuatro años (2015-2018), que se basa en tres factores críticos de éxito: experiencia del cliente, red, y eficiencia y reducción de costos. Este plan mejorará la forma en la que trabajamos, lo que nos permitirá convertirnos en una de las mejores aerolíneas del mundo, renovando nuestro compromiso de rentabilidad sostenible y retornos superiores.

Los principales factores críticos de éxito que hemos identificado son:

- **Experiencia del cliente:** buscaremos alcanzar siempre la preferencia y la elección de los clientes, debido a la diferencia que brindaremos en la experiencia de viaje, potenciando tecnologías digitales móviles. Estamos trabajando en una única, marca unificada, cultura, producto, y proposición de valor para el pasajero. Ejemplos de mejoras en la experiencia del cliente son la homologación de las cabinas, el servicio *on-board*, salones VIP, entre otros.
- **Network:** Vamos a potenciar la red de vuelos y conexiones en Sudamérica, para ofrecer la mejor opción a nuestros pasajeros, creando la mejor conectividad dentro de la región. Potenciaremos nuestra posición como el único grupo de aerolíneas en el mundo con siete mercados domésticos y un mercado regional e internacional, fortalecido por mejoras en infraestructura en algunos de nuestros principales *hubs*, permitiéndonos aumentar la conectividad dentro de la región dentro de los próximos tres años.
- **Eficiencia y reducción de costos:** deberemos redefinir nuestra estructura de costos para mejorar nuestra competitividad y simplificar nuestra organización, mejorando la flexibilidad y la velocidad en los procesos de decisión. El objetivo es reducir nuestros costos totales en aproximadamente US\$650 millones, o cerca de 5% del total de costos en los próximos cuatro años. Estos ahorros son adicional a las sinergias productoras de la combinación de negocios entre LAN y TAM, así como también de las eficiencias que esperamos de la tecnología de nuestra nueva flota.

Los ahorros de costos incluyen reducciones en combustible, tasas y costos de flota, trabajo operacional y de apoyo, *procurement* y costos de distribución, entre otros. La compañía ya se encuentra trabajando en iniciativas de costos en todas las áreas mencionadas. Eficiencias en la cadena de suministro e iniciativas

de lean en combustible se espera que resulten en ahorros de aproximadamente 2% en el costo total de flota, combustible y tasas. Además, la compañía está trabajando en un proyecto de costo total de propiedad con el objetivo de reducir costos de *procurement* en un 10%. También nos hemos propuesto reducir el costo de operaciones en un 7% y reducir gastos generales en un 15% en los próximos cuatro años, en 2018. Por último, esperamos alcanzar ahorros de aproximadamente 8% en los costos de distribución, en parte como resultado de unificar nuestros sistemas de inventario y distribución.

COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN ACERCA DE LOS RESULTADOS DEL TERCER TRIMESTRE DE 2014

LATAM Airlines Group reportó una pérdida neta de US\$ 107,8 millones durante el tercer trimestre de 2014, comparado a una utilidad neta de US\$52,1 millones en el mismo periodo de 2013. La pérdida en el trimestre estuvo impactada por una pérdida por tipo de cambio de US\$144,1 millones reconocida principalmente en TAM producto de la depreciación de 10,5% del real brasilero durante el trimestre. Esta pérdida fue mitigada por el hecho de que el desbalance de TAM se ha reducido significativamente desde US\$2,1 billones en septiembre 2013 a US\$0,7 billones en septiembre 2014.

El resultado operacional alcanzó US\$ 118,4 millones, lo que representa una disminución de 54% en comparación al resultado operacional de US\$255,5 millones en el tercer trimestre de 2013. El margen operacional fue de 3,8% comparado con 7,6% en 2013.

Los ingresos totales durante el tercer trimestre de 2014 totalizaron US\$3.141,3 millones comparado a US\$3.360,7 millones en el tercer trimestre de 2013. La disminución de 6,5% se explica por una caída de 6,9% en los ingresos de pasajeros y de 5,9% en los ingresos de carga, parcialmente compensada por un aumento de 3,3% en otros ingresos. Estas variaciones incluyen el impacto negativo del Mundial de Futbol en la demanda corporativa y de carga durante el mes de julio y un escenario macroeconómico más lento. Los ingresos de pasajeros y carga representaron 83,9% y 13,1% del total de ingresos, respectivamente, en el tercer trimestre de 2014.

Los **ingresos de pasajeros** registraron una disminución de 6,9% durante el trimestre. La capacidad total disminuyó en 0,5% durante el trimestre, principalmente en las rutas internacionales y domésticas en Brasil, continuando con la estrategia de disciplina de capacidad ya vista en los trimestres anteriores y adicionalmente reflejando los ajustes de capacidad que se llevaron a cabo en julio, mientras se realizaba la Copa Mundial de Futbol en Brasil. El tráfico de pasajeros medido en RPK aumentó en 2,1% en el trimestre, con un factor de ocupación que alcanzó un muy sano 84,5%, lo que representa un aumento de 2,1 puntos en comparación con igual trimestre 2013. No obstante, el ingreso total por Ask (RASK) registró una disminución de 6,5% en comparación con el tercer trimestre de 2013, explicado por una caída de 8,9% en los yields.

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

Para el trimestre terminado el 30 de septiembre

	RASK (US cents)		ASK		F.O.	
	2014	% Variación	2014	% Variación	2014	% Variación
Unidad de negocio						
Mercados domésticos SSC	9,2	-5,2%	5.343	2,7%	81,5%	3,4 pp
Doméstico Brasil	8,3	-11,5% *	11.035	-2,2%	81,4%	-0,2 pp
Internacional	7,7	-6,3%	16.502	-0,3%	87,5%	3,3 pp
Total	8,0	-6,5%	32.880	-0,5%	84,5%	2,1 pp

*El ingreso unitario (RASK) disminuyó 10,3% medido en reales brasileños.

Nota: los ingresos incluyen ingresos de pasajes, intermediación, tarifas de exceso de equipaje, ingresos del programa de fidelidad y otros ingresos.

Durante el segundo trimestre de 2014, las operaciones domésticas de la Compañía en los países de habla hispana (SSC, que incluye Chile, Perú, Argentina, Colombia y Ecuador) continuaron creciendo a un menor ritmo, con un aumento del 2,7% en la capacidad de pasajeros medida en ASK. A pesar de esto, la Compañía fue capaz de estimular el tráfico medido en RPK en 7,2% durante el trimestre, permitiendo continuar aumentando el factor de ocupación a 81,5%, lo cual representa una mejora de 3,4 puntos porcentuales en comparación con el tercer trimestre de 2013. No obstante, la presión sobre los yields en operaciones domésticas continúa, debido a crecimientos más lentos en alguno de nuestros mercados y a la depreciación de las monedas locales, principalmente del peso chileno y del peso argentino, que se depreciaron en 13,9% y 48,6%, respectivamente, comparado al tercer trimestre de 2013. Esto ha resultado en una reducción de 5,2% en los ingresos por ASK en comparación al tercer trimestre de 2013.

En las operaciones domésticas en Brasil, TAM redujo su capacidad medida en ASKs en 2,2% en el tercer trimestre de 2014 comparado con igual trimestre 2013. La reducción en capacidad fue resultado de la disminución de 7,0% en ASKs en el mercado doméstico de Brasil durante el mes de julio, durante la Copa Mundial de Fútbol, lo cual nos permitió operar con altos factores de ocupación en un mes en el cual el tráfico de pasajeros disminuyó en 7,8% comparado con igual trimestre de 2013. La caída en el tráfico y *yields* durante la Copa Mundial de Fútbol fueron resultado de una menor demanda de pasajeros corporativos, así como también de una reducción de la demanda turista durante las vacaciones de invierno, un período estacionalmente fuerte. Además, el impacto durante el mes de julio fue mayor que en junio, dado que julio es el mes más fuerte de demanda estacional en Brasil. Durante los meses de agosto y septiembre, TAM continuó viendo mejoras en sus resultados financieros, a pesar de que seguimos viendo una disminución en la demanda corporativa en comparación con el 2013, debido a la desaceleración económica e incertidumbre debido a las elecciones presidenciales en Brasil. El impacto de la Copa Mundial en el resultado operacional de LATAM – tanto en operaciones domésticas como internacionales – fue de aproximadamente US\$130 millones en el tercer trimestre de 2014.

Durante el tercer trimestre de 2014, el Grupo LATAM Airlines siguió racionalizando la oferta de pasajeros en vuelos internacionales, como respuesta a un entorno competitivo desafiante y a una continua presión en los yields. Las operaciones internacionales desde, hacia y dentro de Latinoamérica están experimentando un escenario operacional extremadamente desafiante. El crecimiento de la demanda se ha visto impactado por menores aumentos de PIB en la región y por la depreciación de las monedas locales. Además, los yields se han visto presionados por aumentos de capacidad en rutas intra-regionales como resultado de las redirecciones de capacidad desde Venezuela de algunos de nuestros competidores, así como de una menor demanda internacional de pasajeros desde Argentina como resultado de la depreciación del peso argentino. Adicionalmente, así como en las operaciones domésticas en Brasil, los resultados internacionales se vieron afectados en julio por la menor demanda corporativa que viaja desde y hacia Brasil durante la Copa Mundial de Fútbol. La capacidad medida en ASK en vuelos internacionales disminuyó en 0,3% en el trimestre,

principalmente por la caída de 2,2% en la capacidad de julio, mientras que el tráfico de pasajeros aumentó en 3,6%, resultando en un sano factor de ocupación de 87,5%, lo cual representa un aumento de 3,3 p.p. comparado al tercer trimestre de 2013. No obstante, los menores *yields* resultaron en una caída de 6,3% en los ingresos unitarios (RASK) en comparación con el tercer trimestre de 2013.

El 9 de octubre, la Compañía trasladó sus operaciones internacionales al nuevo Terminal 3 en el Aeropuerto de Guarulhos en Sao Paulo – con capacidad para doce millones de pasajeros adicionales y modernas instalaciones. Este cambio es un paso importante en nuestra red de largo alcance y regional, pues permite consolidar el Aeropuerto de Guarulhos como nuestro principal hub en Sudamérica, ofreciendo nuevos itinerarios y mejores tiempos de conexión. El nuevo terminal permitirá reducir los tiempos de conexión a sólo entre 1,5 y 2 horas comparado como las anteriores 4 a 5 horas y también proveerá a nuestros pasajeros el beneficio de nuestro recientemente inaugurado salón VIP, el más grande salón del aeropuerto de Guarulhos, con capacidad para más de 450 pasajeros e instalaciones muy confortables y modernas en más de 1.800 metros cuadrados

Los **ingresos de carga** disminuyeron en 5,9% durante el tercer trimestre de 2014, principalmente producto de la caída de 4,1% en los *yields*, mientras la demanda por importaciones desde Latinoamérica continúa lenta y persisten las presiones competitivas de operadores regionales e internacionales.

La Compañía mantiene un enfoque racional y disciplinado hacia la utilización de la capacidad de aeronaves cargueras, mientras se concentra en maximizar la utilización de la capacidad de carga de su flota de aeronaves de pasajeros (*belly capacity*). La reducción en la capacidad de carga fue producto en parte de la devolución de un avión Boeing 767 carguero en el primer trimestre de 2014. Como resultado, el factor de ocupación aumentó en 1,8 puntos porcentuales alcanzando 58,6% durante el tercer trimestre, comparado a igual trimestre 2013.

En línea con esto, la Compañía en esta en proceso de arrendar tres de sus aviones 767-300Fs a otro operador carguero por un período de 3 años.

Otros ingresos aumentaron 3,3% totalizando US\$93,7 millones durante el tercer trimestre de 2014. Este resultado fue producto, principalmente, de los mayores ingresos aportados por Multiplus por puntos caducos y canjes de otros productos que no son pasajes.

Los **costos operacionales** totalizaron US\$3.022,9 millones en el tercer trimestre de 2014, una disminución de 2,6% comparado con los costos operacionales del tercer trimestre de 2013. Los costos por ASK equivalente (incluyendo gastos financieros netos) disminuyeron en 1,0%, a pesar del aumento de 1,1% en el costo pagado por galón de combustible (incluyendo cobertura). Excluyendo el combustible, el costo por ASK equivalente disminuyó en 2,1%, en línea con nuestra disminución de ASK-equivalentes, mientras racionalizamos nuestras operaciones internacionales de pasajeros, operaciones domésticas en Brasil y operaciones de carga. Ciertas líneas de costos denominadas en moneda local se vieron positivamente impactadas por la depreciación de ciertas monedas locales durante el trimestre. Los principales factores que contribuyeron a las variaciones de los costos operativos fueron:

- Las **remuneraciones** disminuyeron en 2,8%, impulsadas por la reducción de 0,3% en la dotación promedio del trimestre y el impacto positivo de la depreciación del peso chileno en el trimestre en comparación con el tercer trimestre de 2013 en los salarios denominados en esa moneda, parcialmente compensado por mayores salarios promedio.
- El **gasto en combustible** disminuyó 0,8%, como resultado de una disminución de 2,5% en los galones consumidos, producto de la caída de 2,1% en la capacidad total de carga y pasajeros, y una flota cada vez más eficiente, así como por una disminución de 1,5% en el precio promedio por galón (excluyendo

coberturas). Adicionalmente, la Compañía reconoció una pérdida de US\$4,6 millones por cobertura de combustible, comparado con una ganancia por coberturas de US\$23,2 millones en el tercer trimestre de 2013. Además, LATAM reconoció un cargo de US\$6,9 millones relacionado pérdidas a pagar por sus contratos de cobertura de tipo de cambio.

- Las **comisiones pagadas a agentes** disminuyeron en 15,7% como resultado de menores comisiones en TAM producto de las menores ventas durante la Copa Mundial de Fútbol. Adicionalmente, durante septiembre la Compañía reconoció una recuperación de impuestos de (PIS y CONFINS) de aproximadamente US\$ 3.8 millones.
- La **depreciación y amortización** aumentó en 0,6%, producto del aumento en el número de aviones propios más grandes y modernos.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron en 1,6%, debido principalmente a menores tasas aeronáuticas, parcialmente compensado por mayores gastos fijos de aeropuerto en Brasil.
- Los **servicios a pasajeros** aumentaron en 2,3%, como resultado del aumento de 0,3% en el número de pasajeros transportados y mayores compensaciones durante el trimestre, parcialmente compensado por una disminución en el costo variable por pasajero.
- El **arriendo de aeronaves** aumentó en 13,4%, a pesar del menor número de aviones arrendados, producto de la incorporación de aviones más grandes costosos bajo arrendamiento operativo (i.e. Boeing 787), mientras las aeronaves devueltas fueron principalmente modelos más antiguos y pequeños (ej. Airbus A319, Boeing 737, Dash Q400).
- Los **gastos con mantenimiento** levemente aumentaron en 0,2%, principalmente producto de nuestras iniciativas de renovación de flota, parcialmente compensados por la disminución neta de aviones en los últimos 12 meses.
- Reducción del 12,6% en **otros gastos operacionales**, en especial por menores gastos de marketing y ventas en comparación con el tercer trimestre de 2013.

Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** aumentaron desde US\$12,0 millones en el tercer trimestre de 2013 a US\$23,3 millones en el tercer trimestre de 2014, debido a un alza en la tasa de interés en Brasil.
- Los **gastos financieros** disminuyeron de US\$113,8 millones en el tercer trimestre de 2013 a US\$85,9 millones en igual trimestre 2014, debido a una menor deuda, lo cual fue parcialmente compensado por una mayor tasa de interés resultante en parte del bono securitizado emitido en noviembre de 2013.
- En **Otros ingresos (gastos)**, la Compañía registró una pérdida de US\$ 152,7 millones en el trimestre, impactada negativamente por un cargo de US\$144,1 millones principalmente reconocido en TAM producto de la depreciación de 10,5% del real en el período. Esto se compara con una pérdida de US\$46.4 millones en Otros ingresos (gastos), que incluye una pérdida por tipo de cambio de US\$12,7 millones en el tercer trimestre 2013. Adicionalmente, durante este trimestre reconocimos un cargo no recurrente por US\$4,7 millones, relacionado al ajuste de tipo de cambio para nuestra caja retenida en Venezuela.

FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

La Compañía ha reestructurado de forma exitosa su balance patrimonial, mejorando significativamente los ratios de apalancamiento y liquidez. Al 30 de septiembre 2014, nuestro ratio de apalancamiento (medido como deuda neta ajustada/EBITDAR) es 5,5x y nuestra posición de caja es de aproximadamente 9,7% de los ingresos de los últimos doce meses. La Compañía espera aumentar su posición de caja, al 31 de diciembre de 2014, a aproximadamente 14% de los ingresos de los últimos doce meses, e incluirá los fondos obtenidos de la negociación del programa *cobranding* SANTANDER-LANPASS y el financiamiento de depósitos de algunas aeronaves Airbus (*pre-delivery payments*).

En línea con nuestro proceso de desapalancamiento, nuestra meta para el largo plazo es la de llegar a un ratio de apalancamiento entre 3,5x y 4,0x y mantener el índice de liquidez entorno a un 15%.

Al final del tercer trimestre de 2014, LATAM registró US\$ 1.233,0 millones en efectivo y equivalentes a efectivo, que incluyen determinadas inversiones de alta liquidez contabilizadas como "otros activos financieros de corto plazo". Además, al 30 de septiembre de 2014, la Compañía registró depósitos con fabricantes de aeronaves (*pre-delivery payments*) por el valor de US\$ XX millones, de los cuales US\$ XX millones fueron financiados directamente por LATAM. Adicionalmente, en septiembre de 2014, el Grupo LATAM Airlines tenía US\$ 210 millones en líneas de crédito comprometidas con bancos chilenos e internacionales.

En el tercer trimestre de 2014, la Compañía siguió reduciendo sus obligaciones de deuda de corto plazo.

Uno de los objetivos del Grupo LATAM Airlines es reducir la volatilidad de los resultados financieros y flujo de efectivo resultante de factores externos, tales como oscilaciones de cambio y precio de combustibles. Con el objetivo de minimizar el impacto de variaciones de cambio resultante del descalce en el balance patrimonial de TAM entre activos registrados en reales y pasivos registrados en dólares estadounidenses, LATAM está en proceso de transferir las aeronaves TAM y la deuda relacionada al balance de LATAM, cuya moneda funcional es el dólar. Al 30 de septiembre de 2013, LATAM ya ha reducido la exposición del balance patrimonial de TAM al real a US\$ 0,7 millones y espera reducir aún más esa exposición, a cerca de US\$ 0,5 millones hacia finales del año 2014.

La volatilidad causada por las variaciones del 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. Además, la Compañía tiene un programa de cobertura que tiene como objetivo minimizar en forma parcial el impacto de las variaciones de la tasa de cambio sobre la exposición neta de los flujos de efectivo de TAM en reales. La Compañía tiene cobertura contratada para la mayor parte de su exposición neta total en reales estimada a través de swaps de cambio por un promedio de R\$ 2,40/US\$ 1,00 para el balance de 2014.

Con relación a la exposición al precio del combustible, el Grupo LATAM Airlines define todas las actividades de cobertura. La Compañía intenta compensar el impacto de las variaciones en los precios de combustible a través de transferencias, tanto en las operaciones de pasajeros como en las de carga. LATAM cuenta con coberturas para aproximadamente el 70% de su consumo estimado de combustible para el cuarto trimestre de 2014, el 30% de su consumo para el primer trimestre de 2015, 15% del consumo estimado para el segundo trimestre de 2015 y 10% del consumo estimado para el tercer trimestre de 2015. La estrategia de cobertura de combustibles 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

La Compañía continúa avanzando en el plan de reestructuración de flota, retirando modelos menos eficientes, y asignando las aeronaves más adecuadas para cada uno de nuestros mercados. Al 30 de septiembre de 2014, nuestro plan de reestructuración va por buen camino, habiendo ya devuelto todas las aeronaves Boeing 737 y Dash 8 Q-400, adicionalmente retirando 2 aeronaves Airbus A319, 7 Airbus A330, 3 Airbus A340, 2 Boeing B767 and 1 carguero Boeing 767 durante los primeros nueve meses del año 2014. Las llegadas de aviones se han caracterizado por ser de modelos más nuevos y eficientes, como los Airbus A321, de los cuales recibimos cuatro aeronaves durante los primeros nueve meses del año, y 4 Boeing 787

Dreamliners, los cuales recibimos en los meses de junio y septiembre. Las aeronaves recibidas representan ahorros de más de 10% en costos unitarios comparado con los modelos actuales, siendo crucial tender hacia estas nuevas tecnologías.

En línea con el plan de reestructuración de flota, durante el tercer trimestre del año 2014 retiramos todas las aeronaves Q400 y los Airbus 340-500. Esperamos completar la reestructuración de nuestra flota el año 2016, donde la Compañía no tendrá ninguna aeronave turbohélice operando en Colombia y reducirá también el número de modelos operando vuelos de larga distancia, pasando a utilizar los modelos Boeing 767, Boeing 777, Boeing 787 y Airbus A350 (a ser recibido a principios del 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	2014	2015	2016
FLOTA PASAJEROS				
Dash 8-200		7	2	0
Airbus A319-100		51	48	46
Airbus A320-200		159	153	148
Airbus A320 Neo		0	0	2
Airbus A321-200		21	36	50
Airbus A330-200		13	4	4
Boeing 767-300		38	38	37
Airbus A340-300		3	0	0
Airbus A350-900		0	1	7
Boeing 777-300 ER		10	10	10
Boeing 787-8		10	10	10
Boeing 787-9		0	7	13
TOTAL		312	309	327
FLOTA CARGUERA				
Boeing 777-200F		4	4	4
Boeing 767-300F		9	7	7
		13	11	11
TOTAL FLOTA		325	320	338
Inversión Total Flota (US\$ millones)		1,199	1,688	2,290

Nota: LATAM está en proceso de arrendar tres Boeing 767F a otra compañía.

GUIDANCE

La Compañía anuncia el *guidance* preliminar del crecimiento de capacidad de las operaciones de pasajero y carga para el año 2015. LATAM espera que la capacidad de pasajeros medida en ASK sea entre 2% y 4% para el año 2015. La capacidad internacional de pasajeros se espera que crezca entre 4% y 6% el año 2015. Se espera que la capacidad de TAM en el negocio doméstico varíe durante el año 2015. La capacidad de pasajeros en los domésticos de países de habla hispana registraría un aumento de ASKs entre 4% y 6% aproximadamente, durante el año 2015.

Respecto a las operaciones de carga, LATAM espera un aumento de ATK entre 1% y 3% comparado con el año 2014, principalmente debido al aumento en la capacidad de carga de su flota de aeronaves de pasajeros (*belly capacity*).

		2014	2015
Crecimiento ASKs (Pasajeros)	Total	-2 / 0%	2% / 4%
	Internacional (largo alcance y regional)	-3% / -1%	4% / 6%
	Doméstico Brasil	-2% / 0%	0%
	Doméstico Países Habla Hispana	3% / 5%	4% / 6%
Crecimiento ATKs (Carga)		-5% / -3%	1% / 3%
Margen Operacional	(Año fiscal 2014)	~4% / 5%	

Adicionalmente, la Compañía mantiene su *guidance* de margen operacional entre 4% y 5% para el año 2014. Estas figuras están basadas en un precio de jet fuel de US\$120 dólares por barril y un tipo de cambio promedio de R\$ 2,40/US\$ 1,00 para el año.

LATAM ha presentado sus estados financieros trimestrales al 30 de septiembre, 2014, con la *Superintendencia de Valores y Seguros* en Chile y con la *Comissão de Valores Mobiliários* en Brasil. Estos estados financieros estarán disponibles en español, portugués e inglés en www.latamairlinesgroup.net.

Sobre LATAM Airlines Group S.A.

LATAM Airlines Group S.A. es el nuevo nombre de LAN Airlines S.A., como resultado de su asociación con TAM S.A. LATAM Airlines Group S.A. ahora incluye a LAN Airlines y sus filiales en Perú, Argentina, Colombia y Ecuador, LAN CARGO y sus filiales; además de TAM S.A y sus filiales TAM Linhas Aéreas S.A, incluyendo sus unidades de negocio 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 red de conexiones ofreciendo servicios de transporte de pasajeros hacia cerca de 135 destinos en 24 países y servicios de carga hacia alrededor de 145 destinos en 27 países, con una flota de 319 aviones. En total, LATAM Airlines Group S.A. cuenta con alrededor de 53 mil empleados y sus acciones se transan en la bolsa de Santiago, y en las bolsas de Nueva York en forma de ADRs, y de Sao Paulo en forma de BDRs.

Cada aerolínea operará de manera paralela, manteniendo sus respectivas identidades y marcas. Ante cualquier consulta dirigirse a www.lan.com y www.tam.com.br respectivamente. Más información 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 tercer trimestre de 2014

	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre		
	2014	2013	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	2.637.086	2.833.605	-6,9%
Carga	410.486	436.362	-5,9%
Otros	93.728	90.711	3,3%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	3.141.300	3.360.678	-6,5%
COSTOS			
Remuneraciones	-607.417	-624.991	-2,8%
Combustible	-1.047.722	-1.055.800	-0,8%
Comisiones	-95.680	-113.547	-15,7%
Depreciación y Amortización	-251.231	-249.724	0,6%
Otros Arrendos y Tasas de Aterrizaje	-330.120	-335.623	-1,6%
Servicio a Pasajeros	-79.603	-77.776	2,3%
Arriendo de Aviones	-131.742	-116.147	13,4%
Mantenimiento	-114.993	-114.795	0,2%
Otros Costos Operacionales	-364.419	-416.791	-12,6%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-3.022.927	-3.105.194	-2,6%
RESULTADO OPERACIONAL	118.373	255.484	-53,7%
<i>Margen Operacional</i>	3,8%	7,6%	-3,8 pp
Ingresos Financieros	23.347	12.003	94,5%
Gastos Financieros	-85.930	-113.794	-24,5%
Otros Ingresos / Costos	-152.729	-46.405	229,1%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-96.939	107.288	-190,4%
Impuestos	4.106	-52.078	-107,9%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-92.833	55.210	-268,1%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-107.829	52.093	-307,0%
Interes Minoritario	14.996	3.117	381,1%
UTILIDAD NETA	-107.829	52.093	-307,0%
<i>Margen Neto</i>	-3,4%	1,6%	-5,0 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-3,7%	50,0%	
EBITDA	369.604	505.208	-26,8%
<i>EBITDA Margen</i>	11,8%	15,0%	-3,3 pp.
EBITDAR	501.346	621.355	-19,3%
<i>EBITDAR Margen</i>	16,0%	18,5%	-2,5 pp.

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financieros Consolidados para el período de nueve meses terminado en septiembre

Para los 9 meses terminados el 30 de septiembre			
	2014	2013	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	7.853.657	8.225.112	-4,5%
Carga	1.256.130	1.383.283	-9,2%
Otros	256.676	260.161	-1,3%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	9.366.463	9.868.556	-5,1%
COSTOS			
Remuneraciones	-1.823.750	-1.882.335	-3,1%
Combustible	-3.155.006	-3.328.551	-5,2%
Comisiones	-304.311	-292.979	3,9%
Depreciación y Amortización	-744.260	-791.561	-6,0%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-993.318	-1.034.379	-4,0%
Servicio a Pasajeros	-228.529	-248.213	-7,9%
Arriendo de Aviones	-392.815	-315.360	24,6%
Mantenimiento	-346.033	-352.147	-1,7%
Otros Costos Operacionales	-1.132.086	-1.213.985	-6,7%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-9.120.108	-9.459.510	-3,6%
RESULTADO OPERACIONAL	246.355	409.046	-39,8%
<i>Margen Operacional</i>	2,6%	4,1%	-1,5 pp
Ingresos Financieros	68.596	51.751	32,6%
Gastos Financieros	-330.348	-340.220	-2,9%
Otros Ingresos / Costos	-146.562	-395.474	-62,9%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-161.959	-274.897	-41,1%
Impuestos	-24.785	45.744	-154,2%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-186.744	-229.153	-18,5%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-208.072	-234.992	-11,5%
Interes Minoritario	21.328	5.839	265,3%
UTILIDAD NETA	-208.072	-234.992	-11,5%
<i>Margen Neto</i>	-2,2%	-2,4%	0,2 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	13,5%	-16,3%	29,8 pp
EBITDA	990.615	1.200.607	-17,5%
<i>EBITDA Margen</i>	10,6%	12,2%	-1,6 pp.
EBITDAR	1.383.430	1.515.967	-8,7%
<i>EBITDAR Margen</i>	14,8%	15,4%	-0,6 pp.

LATAM Airlines Group S.A.

Datos Operacionales Consolidados

	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre			Para los 6 meses terminados el 30 de septiembre		
	2014	2013	Var. %	2014	2013	Var. %
System						
ASKs-equivalente (millones)	51.554	52.658	-2,1%	153.237	159.162	-3,7%
RPKs-equivalente (millones)	38.727	38.360	1,0%	113.811	113.851	0,0%
Factor de Ocupación (basado en ASK-equivalente)	75,1%	72,8%	2,3 pp	74,3%	71,5%	2,7 pp
FO de Equilibrio (basado en ASK-equivalente)%	73,7%	69,4%	4,3 pp	75,6%	67,6%	8,0 pp
Yield basado en RPK-equivalente (US Cent)	7,9	8,5	-7,7%	8,0	8,4	-5,2%
Ingresos Op. por ASK-equivalente (US Cent)	5,9	6,2	-4,8%	5,9	6,0	-1,5%
Costos por ASK-equivalente (US Cent)	6,1	6,1	-1,0%	6,2	6,2	0,4%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	306	313	-2,5%	907	953	-4,8%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1,6	1,6	1,8%	1,6	1,6	0,4%
Número Total de Empleados (al cierre)	53.062	53.233	-0,3%	53.319	53.663	-0,6%
Passenger						
ASKs (millones)	32.880	33.035	-0,5%	96.768	98.864	-2,1%
RPKs (millones)	27.785	27.209	2,1%	80.533	79.362	1,5%
Pasajeros Transportados (miles)	17.339	17.287	0,3%	49.988	49.479	1,0%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	84,5%	82,4%	2,1 pp	83,2%	80,3%	2,9 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	9,5	10,4	-8,9%	9,8	10,4	-5,9%
Ingresos por ASK (US Centavos)	8,0	8,6	-6,5%	8,1	8,3	-2,4%
Cargo						
ATKs (millones)	1.774	1.864	-4,8%	5.365	5.728	-6,3%
RTKs (millones)	1.039	1.059	-1,9%	3.161	3.276	-3,5%
Toneladas Transportadas (miles)	268	276	-2,8%	811	843	-3,8%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	58,6%	56,8%	1,8 pp	58,9%	57,2%	1,7 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	39,5	41,2	-4,1%	39,7	42,2	-5,9%
Ingresos por ATK (US Centavos)	23,1	23,4	-1,1%	23,4	24,1	-3,0%

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

LATAM Airlines Group S.A.

Balance Patrimonial Consolidado (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 30 de septiembre 2014	Al 31 de diciembre 2013
Activos		
Efectivo y equivalentes al efectivo	750.309	1.984.903
Otros activos financieros, corrientes	525.717	709.944
Otros activos no financieros, corrientes	239.045	335.617
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.712.607	1.633.094
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	385	628
Inventarios	264.536	231.028
Activos por impuestos, corrientes	100.880	81.890
Activos no corrientes mantenidos para la venta	1.098	2.445
Total activos corrientes	3.594.577	4.979.549
Propiedades, planta y equipos	10.606.011	10.982.786
Plusvalía	3.565.196	3.727.605
Activos intangibles distintos de la plusvalía	2.015.562	2.093.308
Otros activos no corrientes	865.853	847.898
Total activos no corrientes	17.052.622	17.651.597
Total activos	20.647.199	22.631.146
Patrimonio y Pasivos		
Otros pasivos financieros, corrientes	1.562.138	2.039.787
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.632.289	1.557.736
Pasivos por impuestos, corrientes	346	505
Otros pasivos no financieros	2.765.753	2.911.079
Total pasivos corrientes	5.960.526	6.509.107
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.039.081	7.859.985
Otros cuentas por pagar, no corrientes	781.415	922.887
Otras provisiones, no corrientes	1.020.795	1.122.247
Pasivos por impuestos diferidos	867.193	767.228
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	48.237	45.666
Otros pasivos no financieros	67.448	77.567
Total pasivos no corrientes	9.824.169	10.795.580
Total pasivos	15.784.695	17.304.687
Capital emitido	2.545.705	2.389.384
Ganancias acumuladas	437.080	795.303
Acciones propias en cartera	(178)	(178)
Otras reservas	1.780.764	2.054.312
Patrimonio atribuible al controlador	4.763.371	5.238.821
Participaciones no controladoras	99.133	87.638
Total patrimonio	4.862.504	5.326.459
Total pasivos y patrimonio	20.647.199	22.631.146

LATAM Airlines Group S.A.

Estado de Flujo de Efectivo Consolidado – Método Directo (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 30 de septiembre 2014	Al 30 de septiembre 2013
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 servicios	9.434.101	9.816.232
Otros cobros por actividades de operación	76.377	14.019
Clases de pagos		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(6.607.670)	(7.379.029)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(1.832.337)	(1.800.612)
Otros pagos por actividades de operación	(362.026)	(18.355)
Intereses recibidos	8.236	7.855
Impuestos a las ganancias pagados	(79.234)	(54.842)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(30.026)	70.137
Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación	607.421	655.405
Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión		
Flujos de efectivo utilizados para obtener el control de subsidiarias u otros negocios		(5.510)
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	441.720	79.069
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(303.847)	(417.479)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	517.739	208.956
Compras de propiedades, planta y equipo	(888.930)	(1.219.718)
Compras de activos intangibles	(36.267)	(21.081)
Importes procedentes de otros activos a largo plazo	-	14.529
Otras entradas (salidas) de efectivo	(15.723)	77.338
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(285.308)	(1.283.896)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		
Importes procedentes de la emisión de acciones	156.344	104.351
Pagos para adquirir rescatar las acciones de la entidad	792	(148)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	428.080	1.401.245
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	561.151	1.044.446
Reembolsos de préstamos	(2.012.490)	(1.000.847)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	(280.979)	(347.749)
Dividendos pagados	(26.874)	(24.068)
Intereses pagados	(284.115)	(256.381)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(14.949)	61.616
Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(1.473.040)	982.465
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(1.150.927)	353.974
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo	(83.667)	19.959
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes	(1.234.594)	650.263
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERÍODO	1.984.903	650.263
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO	750.309	1.024.196

LATAM Airlines Group S.A.

Indicadores del Balance Patrimonial Consolidado (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 30 de septiembre 2014	Al 31 de diciembre 2013
Total Activos	20.647.199	22.631.146
Total Pasivos	15.784.695	17.304.687
Total Patrimonio	4.862.504	5.326.459
Total Pasivos & Patrimonio	20.647.199	22.631.146
Cálculo Deuda Neta:		
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo	6.609.235	7.446.617
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	1.840.310	2.326.252
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	58.366	57.997
Caja y valores negociables	-1.233.007	-2.561.574
Deuda Neta Total	7.274.904	7.269.292

(*) Nota: Incluye participación minoritaria

LATAM Airlines Group S.A.

Principales Indicadores Financieros

	Al 30 de septiembre 2014	Al 31 de diciembre 2013
Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses	9,7%	19,3%
Deuda bruta ajustada (US\$ miles)	12.137.635	12.918.405
Deuda bruta ajustada / EBITDAR (12 meses)	6,1	6,1
Deuda neta ajustada (US\$ miles)	10.904.628	10.356.831
Deuda neta ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,5	4,9

Nota: La deuda ajustada considera arriendos de aeronaves x 7

LATAM Airlines Group S.A.
Flota Consolidada

	Al 30 de septiembre de 2014		
	Fuera de Balance	En Balance	Total
Flota Pasajeros			
Dash 8-200	7	0	7
Airbus A319-100	13	39	52
Airbus A320-200	65	95	160
Airbus A321-200	3	13	16
Airbus A330-200	5	8	13
Boeing 767-300	5	34	39
Airbus A340-300/500	3	0	3
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8/-9	4	5	9
TOTAL	111	198	309
Cargo Aircraft			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	3	8	11
TOTAL	5	10	15
TOTAL FLOTA	116	208	324

Nota: Al 30 de septiembre de 2014, 2 aeronaves se mantenían en tierra debido al proceso de venta o devolución (un Airbus A320 y un Boeing B767).