

## LATAM AIRLINES REPORTA UNA GANANCIA OPERACIONAL DE US\$ 147 MILLONES PARA EL PRIMER TRIMESTRE DE 2014, EXCLUYENDO COSTOS DE REESTRUCTURACIÓN DE LA FLOTA

Santiago, Chile, 13 de mayo 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 primer trimestre finalizado el 31 de marzo 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\$ 2,36/US\$ 1,00.

### DESTACADOS

- En el primer trimestre de 2014, LATAM Airlines registró una ganancia operacional de US\$ 146,7 millones, excluyendo ítems no recurrentes relacionados a la reestructuración de la flota. El aumento de 28,5% en comparación al primer trimestre de 2013 se explica por la sustancial mejora en los resultados de las operaciones de pasajeros de LATAM en la mayoría de los mercados, destacándose las operaciones domésticas en Brasil, compensado por la depreciación del 18,5% del real en el periodo y por el menor resultado del negocio de carga. Excluyendo estos costos de reestructuración de la flota, el margen operacional alcanzó 4,6%, un aumento de 1,2 p.p. en comparación al margen de 3,4% registrado en igual periodo de 2013.
- En el primer trimestre de 2014, el Grupo LATAM Airlines registró una utilidad neta de US\$ 80,7 millones, excluyendo ítems no recurrentes relacionados a la reestructuración de la flota, en comparación a una ganancia neta de US\$ 42,7 millones en el mismo periodo de 2013.
- Habiendo concluido un análisis profundo de su plan de flota, de sus necesidades después de la fusión, y de los cambios en el entorno competitivo, la Compañía está realizando un amplio plan de reestructuración de flota, con el objetivo de reducir el número de modelos operados, retirando gradualmente modelos menos eficientes y asignando las aeronaves más adecuadas para cada uno de sus mercados. De esa forma, LATAM Airlines espera devolver un número sustancial de aeronaves entre 2013 y 2016 y retirar completamente sus aeronaves modelo Airbus A330, A340, Boeing 737 y Q400. En el primer trimestre de 2014, la Compañía constituyó una provisión para multas estimadas relacionadas con la devolución anticipada de aeronaves y otros gastos de devolución a incurrirse durante este proceso, y reconoció costos no recurrentes de US\$ 147 millones por este concepto. De ese total, US\$ 34 millones están registrados como gastos operacionales por mantenimiento de aeronaves y US\$ 112 millones como “otros gastos no operacionales”.
- En el primer trimestre de 2014, LATAM siguió racionalizando la oferta en las operaciones de carga y pasajeros. La estrategia resultó en la reducción de un 4,3% en la capacidad de pasajeros medida en ASK y de un 6,6% en la capacidad de carga medida en ATK, ambos en comparación con el primer trimestre de 2013. En el mercado de pasajeros, la reducción de capacidad ocurrió principalmente en rutas internacionales, las cuales disminuyeron en un 7,5% en comparación con el mismo periodo de 2013; además de la continua racionalización en el mercado doméstico en Brasil. Resultado de lo anterior, los factores de ocupación presentaron un nuevo aumento en todos los mercados, alcanzando un récord de 82,7%.
- El 31 de marzo de 2014, TAM celebró su ingreso oficial a la alianza oneworld. De esa forma, TAM pasó a ofrecer a sus clientes una mejor red de conexión mundial y más coherente con la estrategia del Grupo..

Este es uno de los pasos más importantes para concretar la entrada de todo el Grupo LATAM Airlines a oneworld, ya que todas las empresas de transporte de pasajeros del Grupo están asociadas a la misma alianza.

- El día 29 de abril de 2014, se realizó la Junta Ordinaria de Accionistas del Grupo LATAM Airlines en Santiago de Chile, durante la cual se realizó la elección del Consejo de Administración. El Sr. Ricardo Caballero, economista renombrado y profesor de Economía de Massachusetts Institute of Technology fue elegido Consejero del Grupo LATAM Airlines, sustituyendo al Sr. José María Eyzaguirre, quien ocupaba el cargo desde hace dos años. En esta instancia también se reeligieron los otros ocho miembros del Consejo.

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

En el primer trimestre de 2014, LATAM continuó disminuyendo su capacidad de pasajeros, con una reducción enfocada en las operaciones internacionales y una continua racionalización de la oferta en el mercado doméstico brasileño. Adicionalmente, dado el escenario desafiante y de mayor competencia, la Compañía continúa reduciendo su oferta en aviones cargueros. A pesar de los positivos resultados esperados de esta estrategia de racionalización de la oferta, dichas reducciones implican mayores costos unitarios hoy, mientras adaptamos nuestra estructura de costos a una operación menor.

Adicionalmente, la Compañía está realizando un amplio plan de reestructuración de la flota, con el objetivo de reducir el número de modelos operados, retirando gradualmente modelos menos eficientes y asignando aeronaves a los mercados más adecuados. En el primer trimestre de 2014, LATAM constituyó una provisión de US\$ 147 millones por costos no recurrentes relacionados a multas previstas por la devolución anticipada de aeronaves y otros gastos de devolución que se incurrirán durante este proceso. Dichas iniciativas forman parte de una estrategia de largo plazo, que creemos que es esencial para lograr una operación eficiente en términos de costos, aumentando la competitividad de LATAM a largo plazo.

Los ingresos totales en el primer trimestre de 2014 fueron de US\$ 3.177,4 millones, comparados a ingresos de US\$ 3.409,0 millones en el mismo periodo de 2013. La reducción de 6,8% fue resultado de la caída del 6,4% en los ingresos de pasajeros y de 12,5% en los ingresos de carga, parcialmente compensada por el aumento de 11,6% en otros ingresos. Estas variaciones incluyen el impacto negativo de la depreciación promedio de 18,5% del real con respecto al dólar durante el primer trimestre de 2014 en comparación al mismo periodo del año anterior, sobre los ingresos registrados en reales. En el primer trimestre de 2014, los ingresos de pasajeros y carga representaron el 84,6% y el 12,7% de los ingresos totales, respectivamente.

Los **ingresos de pasajeros** registraron una disminución de 6,4% en el trimestre, resultado, principalmente, de la reducción del 4,3% en la oferta, reflejando la reducción de la oferta en vuelos internacionales y domésticos en Brasil, además de la reducción de 6,2% en los *yields*. El tráfico de pasajeros presentó una pequeña reducción del 0,2% en el trimestre, con un factor de ocupación que alcanzó 82,7%, un aumento de 3,4 p.p. en comparación al mismo periodo de 2013. El ingreso total por ASK (RASK) registró una reducción del 2,2% en comparación al primer trimestre de 2013.

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

		Para el trimestre terminado el 31 de marzo		
		2014	2013	% Variación
<b>Ingresos por ASK (centavo de USD)</b>				
Mercados domésticos de habla hispana (SSC)	(cent. de USD)	9,1	9,5	-4,5%
Doméstico Brasil	(cent. de USD)	8,9	9,0	-1,0%
	(cent. de BRL)	20,8	17,9	16,6%
Internacional	(cent. de USD)	7,8	7,8	0,0%
<b>Total Ingresos por ASK</b>		<b>8,2</b>	<b>8,3</b>	<b>-2,2%</b>

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

En el primer 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, con un aumento del 6,6% en el tráfico de pasajeros frente a un aumento de 5,2% en la oferta medida en ASK. Esto llevó a un factor de ocupación de 81,8%, lo que representa un aumento de 1,1 p.p. en comparación al año anterior. No obstante, la presión sobre los *yields* en operaciones domésticas, reflejando principalmente la depreciación de las monedas locales, resultó en una reducción del 4,4% en los ingresos por ASK en comparación al primer trimestre de 2013.

En las operaciones domésticas en Brasil, TAM sigue reduciendo la capacidad, pero a un ritmo menor que el observado en trimestres anteriores, con una reducción de 3,5% en la capacidad medida en ASK durante el primer trimestre de 2014 en comparación al mismo periodo del año anterior. A pesar de la racionalización en la capacidad, TAM fue capaz de estimular el tráfico de pasajeros medido en RPK en 0,7%, permitiendo una nueva mejora en el factor de ocupación el cual fue de 81,6%, lo que representa un crecimiento de 3,4 p.p. en comparación al mismo periodo de 2013, y es uno de los más altos en el mercado doméstico brasileño. Nuestras prácticas de segmentación de mercado y *revenue management* nos permitieron seguir aumentando significativamente nuestros ingresos por ASK, los cuales registraron un aumento de 16,6% en el trimestre, medido en reales. De acuerdo con lo previsto, el fuerte aumento del ingreso unitario en el trimestre se explica principalmente por el aumento del *yield* en reales. Además, hacia el primer trimestre de 2014, TAM ha mantenido un fuerte liderazgo en el segmento de pasajeros corporativos en Brasil, demostrando que los pasajeros reconocen la superior propuesta de valor de TAM. De esta forma, en conjunto con las continuas medidas de aumento de eficiencia en este mercado, hemos observado mejoras substanciales en los resultados financieros de las operaciones domésticas en Brasil.

En el primer trimestre de 2014, el Grupo LATAM Airlines siguió racionalizando la oferta de pasajeros en vuelos internacionales, como respuesta a un entorno competitivo desafiante y al bajo crecimiento de los mercados europeos. La capacidad medida en ASK en vuelos internacionales disminuyó en 7,5% en el trimestre, mientras que el tráfico de pasajeros disminuyó en 2,8%, resultando en un factor de ocupación del 83,7% o 4,1 p.p. superior al primer trimestre de 2013. La presión sobre los *yields* fue resultado del aumento de la competencia por parte de operadoras internacionales en Sudamérica – especialmente desde EE.UU. - así como de la reducción en la demanda internacional de pasajeros en Argentina, reflejando la depreciación del peso argentino. De esa forma, los ingresos por ASK permanecieron estables en comparación al primer trimestre de 2013. Seguimos confiados en nuestra estrategia de racionalización de la oferta internacional tanto desde Brasil como desde los países de habla hispana, que, sumada a mejoras de producto y eficiencia y a la consolidación del Aeropuerto de Guarulhos como nuestro principal hub para vuelos regionales y de larga distancia en Sudamérica, serán factores claves para la mejora de nuestros resultados en operaciones internacionales.

Los **ingresos de carga** disminuyeron un 12,5% el primer trimestre de 2014, reflejando la reducción de 2,4% en el tráfico de carga y de 10,4% en los *yields*, mientras la demanda por carga continúa lenta y persisten las presiones competitivas de operadores de carga regionales e internacionales. Además, la reducción en los *yields* refleja el

impacto negativo de la depreciación del 18,5% del real en el primer trimestre de 2014 sobre los ingresos de carga en el mercado doméstico brasileño.

La Compañía mantuvo un enfoque racional y disciplinado hacia la utilización de la capacidad de aeronaves cargueras, en línea con el escenario desafiante y competitivo en los mercados de carga de América Latina, mientras se concentró en maximizar la utilización de la capacidad de carga de su flota de aeronaves de pasajeros (*belly capacity*). En el primer trimestre de 2014, la capacidad de carga registró una reducción de 6,6% en comparación al mismo periodo de 2013. El factor de ocupación de las operaciones de carga registró aumento de 2,5 p.p., totalizando 58,7% en el trimestre.

**Otros ingresos** aumentaron en 11,6%, totalizando US\$ 86,2 millones en el primer trimestre de 2014. Este aumento es resultado, principalmente, de los mayores ingresos aportados por Multiplus los cuales aumentaron de US\$10,6 millones en el primer trimestre de 2013 a US\$34,7 millones en el primer trimestre de 2014, a través del vencimiento de puntos y canjes de otros productos que no son pasajes.

Los **costos operacionales** totalizaron US\$ 3.064,8 millones el primer trimestre del año, presentando una reducción de 7,0% en comparación al primer trimestre de 2013, resultando en una reducción del 1,3% del costo por ASK equivalente (incluyendo gastos financieros netos). La reducción de costos es resultado de la caída de 7,0% en el precio promedio del combustible, incluyendo cobertura, además del impacto positivo de la depreciación del 18,5% del real en determinados componentes del costo. Excluyendo combustible, el costo por ASK equivalente aumentó en 2,8%, explicado por la reducción del 5,2% en la capacidad total medida en ASK equivalentes, mientras racionalizamos la capacidad en las operaciones internacionales, operaciones domésticas en Brasil y operaciones de carga. Los principales factores que contribuyeron a las variaciones de los costos operativos fueron:

- Las **remuneraciones** disminuyeron en 2,9%, impulsadas por el impacto positivo de la depreciación promedio del 18,5% del real en el trimestre en comparación al primer trimestre de 2013 sobre las remuneraciones registradas en esa moneda, además de la reducción media del 0,7% en el número de empleados, parcialmente compensada por el aumento en sueldos promedio e incentivos.
- El **gasto en combustible** disminuyó en 13,2%, influenciado principalmente por la reducción del 6,8% en el consumo de combustible, en línea con la racionalización de la capacidad de la Compañía, programas de eficiencia de combustible y una flota cada vez más eficiente, además de la reducción del 6,5% en el precio promedio del combustible (excluyendo cobertura). Adicionalmente, la Compañía reconoció una ganancia por cobertura de combustible por el valor de US\$ 0,5 millones, en comparación con una pérdida por cobertura de combustible de US\$ 6,1 millones en el primer trimestre de 2013.
- Las **comisiones pagadas a agentes** registraron un aumento de 17,0%, debido a mayores incentivos en LAN y TAM en Brasil.
- La **depreciación y amortización** disminuyó en 15,6%, explicada por la venta de 21 aeronaves los últimos 12 meses y por la depreciación del 18,5% del real en el trimestre en comparación al primer trimestre de 2013, parcialmente compensada por la incorporación de 18 aeronaves bajo la modalidad de arrendamiento financiero en el mismo periodo.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron en 9,7%, debido principalmente a menores tarifas aeronáuticas y tasas de *handling*.
- Los **servicios a pasajeros** disminuyeron en 10,3%, a pesar del aumento del 1,3% en el número de pasajeros transportados, como resultado, principalmente, de un menor costo variable por pasajero y menores compensaciones.
- El **arriendo de aeronaves** aumentó en 20,1%, como resultado de la inclusión de 28 aeronaves bajo la modalidad de arrendamiento operativo los últimos 12 meses, compensado parcialmente por la devolución de 19 aeronaves arrendadas en el periodo.
- Los **gastos con mantenimiento** aumentaron en 20,3%, como resultado de gastos no recurrentes de devolución de aeronaves, por US\$ 34 millones, relacionados a la reestructuración de la flota.

- Reducción del 4,3% en **otros gastos operacionales**, en especial por la reducción en los gastos de marketing y ventas.

### Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** disminuyeron de US\$ 29,8 millones en el primer trimestre de 2013 a US\$ 19,5 millones en el mismo periodo de 2014, a pesar del mayor saldo de caja en dólares, principalmente como resultado del menor saldo de caja en otras monedas.
- Los **gastos financieros** aumentaron de US\$ 110,2 millones en el primer trimestre de 2013 a US\$ 131,4 millones en el mismo periodo de 2014, como resultado del reconocimiento de costos de US\$ 23 millones relacionado a la operación de *sale & leaseback* de cuatro aeronaves Boeing 777.
- En **Otros ingresos (gastos)**, la Compañía registró una pérdida de US\$ 27,3 millones en el trimestre, en comparación a una ganancia de US\$ 37,5 millones en el primer trimestre de 2013, principalmente resultado del reconocimiento de una provisión de US\$ 112 millones relacionada al programa de reestructuración de la flota que está llevando a cabo la Compañía. Dicho resultado fue parcialmente compensado por el reconocimiento de una ganancia por tipo de cambio principalmente resultante de la apreciación del real entre el 01 de enero de 2014 y el 31 de marzo de 2014, por el valor de US\$ 57.0 millones.

### FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

En los últimos años, LATAM ha reestructurado de forma exitosa su balance patrimonial, que presentaba un nivel significativo de apalancamiento debido a la fusión entre LAN y TAM en 2012. LATAM mejoró su apalancamiento (medido como deuda neta ajustada/EBITDAR) en el primer trimestre de 2014 a 4,8x en marzo de 2014, en comparación a un apalancamiento de 4,9x registrado en el cuarto trimestre de 2013.

Con la conclusión de determinadas transacciones financieras entre el cuarto trimestre de 2013 y el inicio del primer trimestre de 2014, entre ellas el aumento de capital de US\$ 940 millones y la emisión de US\$ 450 millones en *bonos* con garantía, la Compañía registró una mejora significativa en su índice de liquidez. Al 31 de marzo de 2014, el índice de liquidez corriente del Grupo LATAM Airlines correspondía a aproximadamente el 14% de los ingresos de los últimos doce meses. La meta para 2014 es mantener el índice de liquidez corriente en torno a un 15%.

Al final del primer trimestre de 2014, LATAM registró US\$ 1.896,7 millones en efectivo y equivalentes a efectivo, que incluyen determinadas inversiones de alta liquidez contabilizadas como “otros activos financieros de corto plazo”. Además, al 31 de marzo de 2014, la Compañía registró depósitos con fabricantes de aeronaves (*pre-delivery payments*) por el valor de US\$ 846 millones, de los cuales US\$ 534 millones fueron financiados directamente por LATAM. Adicionalmente, en marzo de 2014, el Grupo LATAM Airlines tenía US\$ 210 millones en líneas de crédito comprometidas con bancos chilenos e internacionales.

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

La Compañía obtuvo financiamiento para sus compromisos de flota en 2014 utilizando una combinación entre transacciones apoyadas por agencias de crédito a la exportación (ECA) en los formatos de préstamo y deuda, operaciones de *sale & leaseback* y financiamientos comerciales. Dichos financiamientos cuentan con plazo medio de 12 años.

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 de la descompensación del 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. LATAM ya ha reducido la exposición del balance patrimonial de TAM al real desde US\$ 4.100 millones al 30 de junio de 2012 a US\$ 1.300 millones al 31 de marzo de 2014 y espera reducir aún más esa exposición, a cerca de US\$ 500 millones hacia septiembre de 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 para 2014 a través de swaps de cambio por un promedio de R\$ 2,34/US\$ 1,00.

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 52% de su consumo estimado de combustible para el segundo trimestre de 2014, el 30% de su consumo medio estimado de combustible para el tercer trimestre de 2014 y el 5% del consumo estimado para el cuarto trimestre de 2014. 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

Durante el primer trimestre de 2014, LATAM recibió cuatro aeronaves de la familia Airbus A320. La Compañía devolvió también una aeronave Dash Q400, dos aeronaves Boeing 737, un Airbus A340 y un Boeing 767F. Además, en el primer trimestre de 2014, LATAM realizó la venta de dos aeronaves Airbus A320, y concluyó la operación de *sale & leaseback* de cuatro aeronaves Boeing 777, resultante del acuerdo establecido con Aircastle en febrero de 2014.

En línea con el plan de reestructuración de flota de la Compañía, en el año 2014 esperamos retirar gradualmente las demás aeronaves B737, Q400 y A340-500, además de devolver una de las tres aeronaves A340-300 restantes y siete de las veinte aeronaves A330.

Después del proceso de reestructuración, 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 (que deben llegar 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	2013	2014	2015
<b>FLOTA PASAJEROS</b>			
Dash 8-200	7	7	2
Dash 8-Q400	3	0	0
Boeing 737-700	5	0	0
Airbus A319-100	54	51	48
Airbus A320-200	160	159	157
Airbus A321-200	10	21	32
Airbus A330-200	20	13	4
Boeing 767-300	43	38	38
Airbus A340-300/500	6	3	0
Airbus A350-900	0	0	1
Boeing 777-300 ER	10	10	10
Boeing 787-8/-9	5	10	17
<b>TOTAL</b>	<b>323</b>	<b>312</b>	<b>309</b>
<b>FLOTA CARGUERA</b>			
Boeing 777-200F	4	4	4
Boeing 767-300F	12	11	10
	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>14</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>339</b>	<b>327</b>	<b>323</b>
<b>Inversión Total Flota (US\$ millones)</b>	<b>1.953</b>	<b>1.199</b>	<b>1.698</b>

## GUIDANCE

LATAM espera que el crecimiento total de la capacidad de pasajeros medida en ASK sea entre -1% y 1%. La Compañía espera una pequeña reducción de la capacidad internacional de pasajeros de entre -2% y 0% el 2014. La capacidad de TAM en el negocio doméstico de pasajeros en Brasil se mantendría plana. La capacidad de pasajeros en países de habla hispana registraría ahora un aumento entre 5% y 7% durante 2014.

Respecto a las operaciones de carga, LATAM espera una reducción de ATK entre 4% y 2% el 2014, debido a la racionalización de las operaciones de carga.

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

\*\*\*\*\*

### Sobre LATAM Airlines Group S.A.

LATAM Airlines Group S.A. (Grupo LATAM Airlines) es la nueva razón social de LAN Airlines S.A. después de su asociación con TAM S.A. LATAM Airlines Group S.A. incluye ahora LAN Airlines y sus afiliadas en Perú, Argentina, Colombia y Ecuador, además de LAN Cargo y sus afiliadas. El grupo incluye también a TAM S.A. y sus controladas TAM Linhas Aéreas S.A., incluyendo las unidades de negocios, TAM Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (TAM Airlines (Paraguay)) y Multiplus S.A. Esta asociación genera uno de los mayores grupos de aerolíneas del mundo en términos de red de conexiones, transportando pasajeros a 134 destinos en 22 países y cargas a 143 destinos en 27 países, por medio de una flota de 338 aeronaves. En total, LATAM Airlines Group S.A. cuenta con más de 53 mil empleados, con acciones negociadas en Santiago, en la Bolsa de Nueva York (NYSE), a través de ADRs y en la Bolsa de Valores de São Paulo, a través de BDRs.

Cada aerolínea continuará operando bajo su marca e identidad. Para consultas respecto a LAN o TAM, visite [www.lan.com](http://www.lan.com) o [www.tam.com.br](http://www.tam.com.br), respectivamente. Obtenga más informaciones en [www.latamairlinesgroup.net](http://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 primer trimestre de 2014**

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo		
	2014	2013	Var. %
<b>INGRESOS</b>			
Pasajeros	2.688.611	2.871.378	-6,4%
Carga	402.645	460.394	-12,5%
Otros	86.179	77.195	11,6%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>3.177.435</b>	<b>3.408.967</b>	<b>-6,8%</b>
<b>COSTOS</b>			
Remuneraciones	-599.767	-617.370	-2,9%
Combustible	-1.080.184	-1.245.155	-13,2%
Comisiones	-105.540	-90.189	17,0%
Depreciación y Amortización	-245.590	-290.893	-15,6%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-324.071	-359.064	-9,7%
Servicio a Pasajeros	-75.817	-84.519	-10,3%
Arriendo de Aviones	-127.868	-106.500	20,1%
Mantenimiento	-130.331	-108.383	20,3%
Otros Costos Operacionales	-375.645	-392.693	-4,3%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-3.064.813</b>	<b>-3.294.766</b>	<b>-7,0%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>112.622</b>	<b>114.201</b>	<b>-1,4%</b>
<i>Margen Operacional</i>	3,5%	3,4%	0,2 pp
<b>RESULTADO OPERACIONAL EXCL. NO RECURRENTE</b>	<b>146.722</b>	<b>114.201</b>	<b>28,5%</b>
<i>Margen Operacional excl. no recurrentes</i>	4,6%	3,4%	1,3 pp
Ingresos Financieros	19.541	29.827	-34,5%
Gastos Financieros	-131.384	-110.175	19,3%
Otros Ingresos / Costos	-27.303	37.502	-172,8%
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b>	<b>-26.524</b>	<b>71.355</b>	<b>-137,2%</b>
Impuestos	-12.459	-32.873	-62,1%
<b>UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>	<b>-38.983</b>	<b>38.482</b>	<b>-201,3%</b>
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-41.333	42.745	-196,7%
Interes Minoritario	2.350	-4.263	-155,1%
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>-41.333</b>	<b>42.745</b>	<b>-196,7%</b>
<i>Margen Neto</i>	-1,3%	1,3%	-2,6 pp
<b>UTILIDAD NETA EXCL. NO RECURRENTE</b>	<b>80.664</b>	<b>42.745</b>	<b>88,7%</b>
<i>Margen Neto excl. no recurrentes</i>	2,5%	1,3%	1,3 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-43,1%	43,5%	
<b>EBITDA</b>	<b>358.212</b>	<b>405.094</b>	<b>-11,6%</b>
<i>EBITDA Margen</i>	11,3%	11,9%	-0,6 pp.
<b>EBITDAR</b>	<b>486.080</b>	<b>511.594</b>	<b>-5,0%</b>
<i>EBITDAR Margen</i>	15,3%	15,0%	0,3 pp.

## LATAM Airlines Group S.A. Datos Operacionales Consolidados

	Para el trimestre terminado el		
	2014	2013	Var. %
<b>System</b>			
ASKs-equivalente (millones)	52.164	55.004	-5,2%
RPKs-equivalente (millones)	38.514	38.853	-0,9%
Factor de Ocupación (basado en ASK-equivalente)	73,8%	70,6%	3,2 pp
FO de Equilibrio (basado en ASK-equivalente)%	73,8%	69,9%	3,9 pp
Yield basado en RPK-equivalente (US Centavos)	8,0	8,6	-6,4%
Ingresos Op. por ASK-equivalente (US Centavos)	5,9	6,1	-2,2%
Costos por ASK-equivalente (US Centavos)	6,2	6,2	-1,3%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	309	332	-6,8%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1,6	1,6	-1,5%
Número Total de Empleados (al cierre)	53.350	53.717	-0,7%
<b>Passenger</b>			
ASKs (millones)	32.927	34.403	-4,3%
RPKs (millones)	27.229	27.291	-0,2%
Pasajeros Transportados (miles)	16.833	16.612	1,3%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	82,7%	79,3%	3,4 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	9,9	10,5	-6,2%
Ingresos por ASK (US Centavos)	8,2	8,3	-2,2%
<b>Cargo</b>			
ATKs (millones)	1.828	1.957	-6,6%
RTKs (millones)	1.072	1.098	-2,4%
Toneladas Transportadas (miles)	323	331	-2,5%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	58,7%	56,1%	2,5 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	37,6	41,9	-10,4%
Ingresos por ATK (US Centavos)	22,0	23,5	-6,3%

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 31 de marzo, 2014	Al 31 de diciembre, 2013
<b>Activos</b>		
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.161.339	1.984.903
Otros activos financieros, corrientes	808.619	709.944
Otros activos no financieros, corrientes	328.740	335.617
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.550.482	1.633.094
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	302	628
Inventarios	243.760	231.028
Activos por impuestos, corrientes	104.014	81.890
Activos no corrientes mantenidos para la venta	2.237	2.445
<b>Total activos corrientes</b>	<b>4.199.493</b>	<b>4.979.549</b>
Propiedades, planta y equipos	10.512.372	10.982.786
Plusvalía	3.850.693	3.727.605
Activos intangibles distintos de la plusvalía	2.167.777	2.093.308
Otros activos no corrientes	948.523	847.898
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>17.479.365</b>	<b>17.651.597</b>
<b>Total activos</b>	<b>21.678.858</b>	<b>22.631.146</b>
<b>Patrimonio y Pasivos</b>		
Otros pasivos financieros, corrientes	1.520.960	2.039.787
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.535.315	1.557.736
Pasivos por impuestos, corrientes	595	505
Otros pasivos no financieros	2.821.743	2.911.079
<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>5.878.613</b>	<b>6.509.107</b>
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.287.079	7.859.985
Otros cuentas por pagar, no corrientes	941.648	922.887
Otras provisiones, no corrientes	1.122.149	1.122.247
Pasivos por impuestos diferidos	760.183	767.228
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	48.494	45.666
Otros pasivos no financieros	77.979	77.567
<b>Total pasivos no corrientes</b>	<b>10.237.532</b>	<b>10.795.580</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>16.116.145</b>	<b>17.304.687</b>
Capital emitido	2.545.705	2.389.384
Ganancias acumuladas	753.967	795.303
Acciones propias en cartera	(178)	(178)
Otras reservas	2.178.031	2.054.312
Patrimonio atribuible al controlador	5.477.525	5.238.821
Participaciones no controladoras	85.188	87.638
<b>Total patrimonio</b>	<b>5.562.713</b>	<b>5.326.459</b>
<b>Total pasivos y patrimonio</b>	<b>21.678.858</b>	<b>22.631.146</b>

**LATAM Airlines Group S.A.**  
**Estado de Flujo de Efectivo Consolidado – Método Directo (en miles de dólares estadounidenses)**

	Al 31 de marzo, 2014	Al 31 de marzo, 2013
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de operación</b>		
<b>Clases de cobros por actividades de operación</b>		
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicio	3.221.686	3.290.413
Otros cobros por actividades de operación	24.709	2.910
<b>Clases de pagos</b>		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(2.424.849)	(2.776.682)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(669.386)	(640.524)
Otros pagos por actividades de operación	(113.362)	(18.058)
Intereses recibidos	5.094	4.112
Impuestos a las ganancias pagados	(22.558)	(25.643)
Otras entradas (salidas) de efectivo	6.970	55.656
<b>Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación</b>	<b>28.304</b>	<b>(107.816)</b>
<b>Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión</b>		
Flujos de efectivo utilizados en la compra de participaciones no controladora	2	-
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	201.491	76.737
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(299.259)	-
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	514.218	21.754
Compras de propiedades, planta y equipo	(194.926)	(373.828)
Importes procedentes de la venta de activos intangibles	13	-
Compras de activos intangibles	(13.104)	(9.204)
Importes procedentes de otros activos a largo plazo	-	14.386
Otras entradas (salidas) de efectivo	(25.217)	78.171
<b>Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión</b>	<b>183.218</b>	<b>(191.984)</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>		
Importes procedentes de la emisión de acciones	156.321	104.351
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	83.608	458.742
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	-	75.000
Reembolsos de préstamos	(1.121.751)	(292.964)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	(106.343)	(121.581)
Dividendos pagados	(400)	(9.166)
Intereses pagados	(116.548)	(84.793)
Otras entradas (salidas) de efectivo	54.943	(8.738)
<b>Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>	<b>(1.050.170)</b>	<b>120.851</b>
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(838.649)	(178.949)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo	15.084	(14.604)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes	(823.565)	(193.553)
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL PERÍODO</b>	<b>1.984.903</b>	<b>650.263</b>
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL PERÍODO</b>	<b>1.161.339</b>	<b>456.710</b>

**LATAM Airlines Group S.A.**  
**Indicadores del Balance Patrimonial Consolidado (en miles de dólares estadounidenses)**

	Al 31 de marzo, 2014	Al 31 de diciembre, 2013
<b>Total Activos</b>	<b>21.678.858</b>	<b>22.631.146</b>
Total Pasivos	16.116.145	17.304.687
Total Patrimonio	5.562.713	5.326.459
<b>Total Pasivos &amp; Patrimonio</b>	<b>21.678.858</b>	<b>22.631.146</b>
<b>Cálculo Deuda Neta:</b>		
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo	6.330.481	7.446.617
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	2.356.793	2.326.252
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	55.403	57.997
Caja y valores negociables	-1.896.656	-2.561.574
<b>Deuda Neta Total</b>	<b>6.846.021</b>	<b>7.269.292</b>

(\*) Observación: Incluye participación minoritaria

**Principales Indicadores Financieros**

	Al 31 de marzo, 2014	Al 31 de diciembre, 2013
Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses	14,6%	19,3%
Deuda bruta ajustada (US\$ miles)	11.979.792	12.918.405
Deuda bruta ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,70	6,07
Deuda neta ajustada (US\$ miles)	10.083.136	10.356.831
Deuda neta ajustada / EBITDAR (12 meses)	4,80	4,87

Observación: La deuda ajustada considera arriendos de aeronaves x 7

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

	Al 31 de marzo de 2014		
	Fuera de Balance	En Balance	Total
<b>Flota Pasajeros</b>			
Dash 8-200	7	0	7
Dash 8-Q400	2	0	2
Boeing 737-700	3	0	3
Airbus A319-100	15	39	54
Airbus A320-200	67	95	162
Airbus A321-200	3	9	12
Airbus A330-200	12	8	20
Boeing 767-300	6	37	43
Airbus A340-300/500	3	2	5
Boeing 777-300 ER	0	8	10
Boeing 787-8/-9	0	3	5
<b>TOTAL</b>	<b>126</b>	<b>197</b>	<b>323</b>
<b>Cargo Aircraft</b>			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	3	8	11
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>15</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>131</b>	<b>207</b>	<b>338</b>

Observación: El 31 de marzo de 2014, 24 aeronaves se mantenían en tierra debido al proceso de venta o devolución (un Airbus A319, tres Airbus A320, nueve Airbus A330, dos Airbus A340, cuatro Boeing B737, tres Boeing B767 y dos Dash Q-400).