

GRUPO LATAM AIRLINES ANUNCIA LUCRO OPERACIONAL CONSOLIDADO DE US\$ 118 MILHÕES NO TERCEIRO TRIMESTRE DE 2014

Santiago, Chile, 13 de novembro de 2014 – A LATAM Airlines Group S.A. (NYSE: LFL; IPSA: LAN; BOVESPA: LATM33), grupo de companhias aéreas líder na América Latina, anuncia hoje seus resultados financeiros consolidados para o terceiro trimestre encerrado em 30 de setembro de 2014. “LATAM” ou “Companhia” refere-se à entidade consolidada, incluindo companhias aéreas de transporte de passageiros e cargas na América Latina. Todos os valores são apresentados de acordo com as Normas Internacionais de Contabilidade (*International Financial Reporting Standards* – IFRS) e em dólares norte-americanos. A taxa de câmbio média entre o real e o dólar norte-americano no trimestre foi de R\$ 2,27/US\$ 1,00.

DESTAQUES

- No terceiro trimestre de 2014, o Grupo LATAM Airlines registrou lucro operacional de US\$ 118,4 milhões (R\$269 milhões), uma redução de 54% em relação aos US\$ 255,5 milhões (R\$580 milhões) registrados no terceiro trimestre de 2013. A margem operacional no período foi de 3,8%, contra 7,6% em 2013. A redução da margem é explicada principalmente pela menor demanda de passageiros de negócios e carga durante a Copa do Mundo de futebol no Brasil em junho e julho de 2014, além do fraco cenário macroeconômico na América Latina de maneira geral, refletido em menores taxas de crescimento do PIB e enfraquecimento das moedas locais da maioria dos países.
- No terceiro trimestre de 2014, a LATAM registrou prejuízo líquido de US\$ 107,8 milhões (R\$244,8 milhões), comparado a um lucro líquido de US\$ 52,1 milhões (R\$118,3 milhões) no mesmo período de 2013. O resultado inclui uma perda com variação cambial de US\$ 144,1 milhões (R\$327,1 milhões), reconhecida principalmente pela TAM em função da desvalorização do Real no trimestre. Fomos capazes de atenuar este efeito através de uma consistente redução da descompensação do balanço patrimonial da TAM, de US\$ 2,1 bilhões (R\$4,8 bilhões) em setembro de 2013 para US\$ 0,7 bilhão (R\$1,8 bilhão) em setembro de 2014.
- A Companhia segue racionalizando a oferta tanto nas operações de passageiros como de carga, com redução de 0,5% e 4,8%, respectivamente, no terceiro trimestre de 2014 quando comparado ao mesmo período do ano anterior. Ao passo que o número de passageiros transportados cresceu 2,1%, e o volume de carga sofreu redução de apenas 1,9%, a pressão sobre o *yield* levou a uma queda na receita por ASK (RASK) e por ATK (RATK).
- Em consonância com as alterações ao Sistema de Tributação Chileno, a Companhia promoveu ajustes na linha de impostos diferidos, visando refletir o aumento gradual do imposto de renda de 20% para 27% em 2018, o que levou ao reconhecimento de aproximadamente US\$ 150 milhões (R\$341 milhões) em passivos fiscais diferidos. Para fins locais, a diferença entre os ajustes feitos a ativos e passivos fiscais diferidos resultantes da mudança da legislação tributária serão reconhecidos como conta redutora do patrimônio. Para fins internacionais, e de acordo com as IFRS, a Companhia reconhecerá uma despesa contábil de cerca de US\$ 150 milhões (R\$341 milhões) no imposto de renda 2014.
- Em outubro, a TAM e a LAN transferiram suas operações internacionais para o novo Terminal 3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos, em São Paulo. A mudança conclui o posicionamento do Aeroporto de Guarulhos como o hub internacional mais importante da América do Sul. “O movimento tem cunho estratégico para a Companhia, permitindo oferecer uma melhor experiência de viagem aos nossos clientes e melhorar os tempos de conexão”, destacou o CEO da LATAM, Enrique Cueto. Além disso, a LATAM inaugurou em novembro sua primeira sala VIP unificada, a maior da América Latina, consolidando GRU como o principal hub operacional da LATAM.

- Em setembro de 2014, o Grupo LATAM Airlines tornou-se o primeiro grupo de companhias aéreas das Américas a integrar o Índice do Mondo Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI World), o mais importante índice de sustentabilidade do mundo, após passar por uma seleção entre empresas líderes em sustentabilidade como resultado de sua efetiva gestão econômica, ambiental e de responsabilidade social.

COMENTÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO

Nos últimos dois anos, fizemos avanços importantes no processo de integração entre LAN e TAM. Concluímos a consolidação da equipe de administração, construindo os alicerces para o futuro. Finalizamos a reestruturação do balanço patrimonial e reduzimos significativamente a exposição da TAM à flutuação do Real. Também redefinimos nosso plano de frota, com foco em aeronaves modernas e equipadas com tecnologias de ponta, além de concluirmos com sucesso o processo de *turnaround* das operações domésticas no Brasil. Não obstante, reconhecemos que os resultados foram aquém das nossas expectativas, principalmente por conta da maior concorrência, do cenário macroeconômico desafiador na América do Sul, principalmente na Venezuela e Argentina, e da depreciação das moedas locais. Esses fatores pressionaram os *yields* em toda a região para todos os players do setor.

Mesmo assim, o Grupo LATAM Airlines continua sendo a companhia aérea mais bem posicionada na América Latina para enfrentar essas condições adversas. Somos a única companhia aérea na região com presença local em sete mercados, somada a operações intrarregionais e de longa distância. Com isso, a Companhia dispõe de maior flexibilidade, além de um histórico comprovado de decisões rápidas que visam adequar o negócio a ambientes econômicos desafiadores. Além disso, a LATAM desfruta de uma posição de liderança em uma região com potencial de crescimento que lhe permitirá continuar desenvolvendo seu modelo de negócios no futuro. Nesse contexto, a LATAM desenvolveu um sólido plano estratégico para os próximos quatro anos (2015-2018), com base em três pilares de sucesso: Experiência do Cliente, Malha, e Eficiência e Redução de Custo. O plano contribuirá para melhorar a forma como trabalhamos, permitindo que nos tornemos um dos melhores grupos de companhias aéreas do mundo, renovando nosso compromisso com a rentabilidade sustentável e altos retornos aos acionistas.

Os principais fatores críticos de sucesso que identificamos são:

- **Experiência do cliente:** estamos sempre buscando a preferência do cliente, apoiados na experiência diferenciada do passageiro e potencializando as tecnologias móveis digitais. Estamos trabalhando no desenvolvimento de uma marca, uma cultura, um produto e uma proposta de valor para o passageiro que sejam únicos. Melhorias na experiência do cliente são a harmonização de cabine, serviço de bordo, salões, entre outros.
- **Malha:** iremos fortalecer nossa malha de rotas na América do Sul, buscando oferecer aos nossos passageiros as melhores opções e criando a melhor conectividade da região. Aproveitaremos a nossa posição como o único grupo de companhias aéreas do mundo com presença em sete mercados locais e operações internacionais e intra-regionais, fortalecida pela melhoria de infraestrutura em alguns dos principais hubs, o que nos permitirá aumentar a conectividade dentro da região nos próximos três anos.
- **Eficiência e redução de custos:** vamos redefinir a estrutura de custos para incrementar nossa competitividade e simplificar nossa organização, incluindo flexibilidade e agilidade na tomada de decisão. O objetivo é reduzir os custos totais em aproximadamente US\$ 650 milhões, ou cerca de 5% dos custos totais ao longo dos próximos 4 anos. Esses ganhos somam-se às sinergias resultantes da combinação de

negócios entre LAN e TAM, bem como dos ganhos de eficiência que esperamos obter com as nossas novas tecnologias da frota.

Essas medidas se referem a reduções em combustíveis e taxas, contratos, operações, despesas gerais, custos de distribuição, entre outros. A Companhia já começou a trabalhar em iniciativas de redução de custos em todas estas áreas. A eficiência em suprimentos e as iniciativas para combustível devem resultar em uma economia de cerca de 2% do custo total com frota, combustível e taxas. Além disso, a Companhia está trabalhando em um projeto de custo total com o objetivo de reduzir o custo de contratos em 10%. Outro objetivo é diminuir os custos operacionais em 7% e reduzir as despesas gerais em 15% ao longo dos próximos quatro anos, até 2018. Por fim, esperamos alcançar uma economia de cerca de 8% em custos de distribuição, em parte como efeito da unificação do nosso inventário e dos sistemas de distribuição.

COMENTÁRIOS E ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE OS RESULTADOS DO TERCEIRO TRIMESTRE DE 2014

O Grupo LATAM Airlines registrou um prejuízo líquido de US\$ 107,8 milhões (R\$245 milhões) no terceiro trimestre de 2014, comparado a um lucro líquido de US\$ 52,1 milhões (R\$118 milhões) no mesmo período de 2013. O prejuízo no período é explicado parcialmente pela perda cambial de US\$ 144,1 milhões, principalmente na TAM, devido à desvalorização de 10,5% do Real no trimestre. Nós fomos capazes de atenuar este efeito através de uma consistente redução do desequilíbrio no balanço patrimonial da TAM de US\$ 2,1 bilhões em setembro de 2013 para US\$ 0,7 bilhão em setembro de 2014.

O lucro operacional totalizou US\$ 118,4 milhões (R\$269 milhões), uma redução de 54% se comparado aos US\$ 255,5 milhões (R\$580 milhões) no terceiro trimestre de 2013. A margem operacional atingiu 3,8% comparada à margem de 7,6% registrada em 2013.

A receita total no terceiro trimestre de 2014 foi de US\$ 3.141,3 milhões (R\$7.130,8 milhões), comparada à receita de US\$ 3.360,7 milhões (R\$7.628,7 milhões) no mesmo período de 2013. A queda de 6,5% reflete a redução de 6,9% nas receitas de passageiros e de 5,9% nas receitas de carga, parcialmente compensada pelo aumento de 3,3% em outras receitas. A variação contempla o impacto negativo da Copa do Mundo na demanda de passageiros de negócio e carga no mês de julho e o fraco cenário macroeconômico. No terceiro trimestre de 2014, as receitas de passageiros e cargas corresponderam a 83,9% e 13,1% das receitas totais, respectivamente.

As **receitas de passageiros** diminuíram 6,9% no trimestre. A oferta total de passageiros diminuiu 0,5% no trimestre, devido principalmente às reduções da oferta tanto para voos internacionais quanto em operações domésticas no Brasil, em linha com a estratégia de maior disciplina de oferta dos últimos trimestres e refletindo os ajustes realizados na oferta em julho no Brasil, em decorrência da Copa do Mundo de futebol. O número de passageiros transportados aumentou 2,1%, quando medido em RPKs, com sólida taxa de ocupação de 84,5% no trimestre, registrando expansão de 2,1 p.p. em relação ao mesmo período de 2013. Já a receita total por ASK (RASK) diminuiu 6,5% em relação ao terceiro trimestre de 2013, refletindo a queda de 8,9% dos *yields*.

A tabela a seguir apresenta as receitas por ASK das principais unidades de negócio de passageiros da LATAM.

Para o trimestre encerrado 30 de setembro

	RASK (US cents)		ASK		Load Factor	
	2014	% Variação	2014	% Variação	2014	% Variação
Unidade de Negócio						
Doméstico 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

*A RASK no mercado doméstico brasileiro diminuiu 10,3% em reais.

Observação: as receitas incluem receitas de passagens, intermediação, cobrança por excesso de bagagem, receitas do programa de fidelidade e outras receitas.

No terceiro trimestre de 2014, as operações domésticas da Companhia nos países de língua espanhola (SSC, que inclui Chile, Peru, Argentina, Colômbia e Equador) continuaram a crescer em um ritmo menos vigoroso, com aumento de 2,7% na oferta de passageiros, medida em ASK. Apesar disso, a Companhia registrou um aumento de 7,2% no número de passageiros transportados medido em RPK no trimestre, levando a um forte aumento da taxa de ocupação para 81,5%, um crescimento de 3,4 p.p. em comparação ao terceiro trimestre de 2013. No entanto, os *yields* nos mercados domésticos dos países de língua espanhola (SSC) continuaram pressionados pela desaceleração econômica, além da desvalorização das moedas locais, principalmente o peso chileno e o peso argentino, que se desvalorizaram 13,9% e 48,6%, respectivamente, em relação ao terceiro trimestre de 2013. Esses fatores levaram a uma redução de 5,2% na receita por ASK em relação ao terceiro trimestre de 2013.

Nas operações domésticas de passageiros no Brasil, a TAM reduziu a oferta em 2,2% no terceiro trimestre de 2014 em relação ao mesmo período do ano anterior. A diminuição da oferta é explicada principalmente por uma queda de 7,0% no ASK das operações domésticas no Brasil no mês de julho, durante a Copa do Mundo, o que nos permitiu manter uma alta taxa de ocupação durante um mês em que o número de passageiros diminuiu 7,8% em relação ao mesmo período de 2013. As reduções observadas no número de passageiros e nos *yields* durante a Copa do Mundo refletiram a diminuição das viagens de negócios, além da menor demanda por lazer durante as férias de inverno (um período tradicionalmente de alta demanda). Além disso, o impacto em julho foi ainda maior que em junho, já que julho é um mês de forte demanda sazonal no Brasil. Em agosto e setembro, os resultados financeiros da TAM demonstraram recuperação, embora a demanda por passageiros de negócios continue aquém do ano anterior, refletindo o menor crescimento do PIB e incertezas relacionadas à eleição presidencial no Brasil. Estimamos que o impacto da Copa do Mundo sobre a margem operacional da LATAM no terceiro trimestre - considerando tanto as operações domésticas quanto as internacionais - tenha sido de cerca de US\$ 130 milhões.

No terceiro trimestre de 2014, o Grupo LATAM Airlines continuou racionalizando a oferta de passageiros em voos internacionais, em resposta ao ambiente concorrencial desafiador e contínua pressão sobre os *yields*. As operações internacionais de passageiros de, para e dentro da América Latina enfrentam um ambiente operacional extremamente desafiador. O aumento da demanda foi impactado pelo menor crescimento do PIB na região, somado à desvalorização das moedas locais. Além disso, os *yields* têm sido pressionados pelo aumento da oferta em rotas intra-regionais, como consequência da realocação de aeronaves pela concorrência advindas de rotas da Venezuela, além da menor demanda por passageiros em rotas internacionais a partir da Argentina, explicada pela desvalorização do peso argentino. Adicionalmente, assim como nas operações domésticas no Brasil, os resultados das operações internacionais de passageiros foram impactados em julho pelo menor número de passageiros de negócios de e para o Brasil durante a Copa do Mundo de futebol. A oferta de passageiros em voos internacionais medida em ASK diminuiu 0,3% no trimestre, devido principalmente à redução de 2,2% em julho, enquanto o número de passageiros aumentou 3,6%, levando a uma sólida taxa de ocupação de 87,5%, 3,3 p.p. acima do terceiro trimestre de 2013.

Mesmo assim, a redução dos *yields* levou a uma diminuição de 6,3% na receita por ASK em relação ao terceiro trimestre de 2013.

No dia 9 de outubro, a Companhia transferiu suas operações internacionais para o novo Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, com capacidade adicional para 12 milhões de passageiros e instalações modernas. A mudança representa um marco para nossa malha intra América do Sul e de longa distância, à medida que consolida o Aeroporto de Guarulhos como nosso principal hub na América do Sul, permitindo a oferta de novos trechos com menor tempo de conexão. O novo terminal permitirá reduzir os tempos de conexão para 1,5 a 2 horas, em comparação à espera atual de 4 a 5 horas, além de oferecer aos nossos clientes os benefícios da recém-inaugurada Sala VIP, a maior de do Aeroporto de Guarulhos, com capacidade para mais de 450 passageiros e instalações modernas e confortáveis em mais de 1.800 metros quadrados.

As **receitas de carga** diminuíram 5,9% no terceiro trimestre de 2014, devido às reduções de 4,8% na oferta, refletindo a redução de 4,1% nos *yields*. A tendência para o transporte de carga continua a ser de baixa demanda refletindo o baixo nível de importações na América Latina e persistência das pressões competitivas de operadoras de carga regionais e internacionais.

Nesse contexto, a Companhia seguiu mantendo uma abordagem racional e disciplinada quanto à utilização da oferta de aeronaves de carga, além de concentrar-se em maximizar a utilização da capacidade de carga da sua frota de aeronaves de passageiros (*belly capacity*). A diminuição da oferta de carga é parcialmente explicada pela devolução de uma aeronave Boeing 767F no primeiro trimestre de 2014. Como resultado da rígida disciplina sobre a capacidade, as taxas de ocupação atingiram 58,6%, com expansão de 1,8 p.p. quando comparadas ao terceiro trimestre de 2013.

Além disso, a LATAM encontra-se em processo de arrendamento de três das suas aeronaves 767-300F para outra empresa que opera em um mercado diferente por um período de três anos.

Outras receitas cresceram 3,3%, totalizando US\$ 93,7 milhões (R\$212,8 milhões) no terceiro trimestre de 2014. Esse resultado é explicado principalmente pelas maiores receitas da Multiplus, decorrentes da maior intermediação de pontos e resgates de outros produtos que “não passagens”.

As **despesas operacionais** no terceiro trimestre de 2014 totalizaram US\$ 3.022,9 milhões (R\$6.862,0 milhões), apresentando redução de 2,6% em relação ao terceiro trimestre de 2013. O custo por ASK-equivalente (inclui despesa financeira líquida) diminuiu 1,0%, apesar do aumento de 1,1% no preço médio do combustível (inclui hedge). Excluindo combustível, o custo por ASK-equivalente diminuiu 2,1%, à medida que seguimos racionalizando a oferta nas operações internacionais, operações domésticas no Brasil e operações de carga. Algumas linhas de custo denominadas em moedas locais foram impactadas positivamente pela desvalorização de certas as moedas locais no trimestre. Os principais fatores que contribuíram para as variações das despesas operacionais foram:

- **Salários e benefícios:** redução de 2,8%, explicada pela diminuição de 0,3% no número médio de funcionários e pelo impacto positivo da desvalorização do peso chileno no trimestre ante o mesmo período de 2013 sobre os salários denominados nesta moeda, parcialmente compensado pelo aumento médio dos salários.
- **Custos com combustíveis:** diminuição de 0,8%, refletindo o consumo 2,5% menor, como consequência da redução de 2,1% na capacidade total de passageiros e cargas, programas de eficiência de combustível e frota cada vez mais eficiente, além de uma diminuição de 1,5% no preço médio do combustível (ex-hedge). A Companhia reconheceu ainda uma perda de US\$ 4,6 milhões (R\$10,4 milhões) com hedge de combustível, comparada a um ganho de US\$ 23,2 milhões (R\$52,7 milhões) com

hedge de combustível no terceiro trimestre de 2013, além de perda de US\$ 6,9 milhões (R\$15,7 milhões) relacionada à contratos de hedge cambial.

- **Comissões pagas a agentes:** redução de 15,7%, explicada principalmente pela redução das comissões de passageiros na TAM, devido a menores vendas durante a Copa do Mundo. Além disso, em setembro, a companhia contabilizou um crédito de imposto (PIS e COFINS) de aproximadamente US\$ 3,8 milhões (R\$8,6 milhões)
- **Depreciação e amortização:** aumento de 0,6%, explicado pelo maior número de aeronaves modernas e de fuselagem larga.
- **Outras taxas de aluguel e aterrissagem:** diminuição de 1,6%, principalmente devido às reduções em tarifas aeronáuticas parcialmente compensadas por maiores custos fixos de aeroportos no Brasil.
- **Despesas com atendimento a passageiros:** aumento de 2,3%, devido ao crescimento de 0,3% no número de passageiros transportados e um aumento em compensações dos passageiros durante o terceiro trimestre, compensado parcialmente por uma diminuição em custo variável de atendimento por passageiro.
- **Aluguel de aeronaves:** aumento de 13,4%, apesar do menor número de aeronaves arrendadas, refletindo a incorporação de aeronaves maiores, mais modernas e mais caras na modalidade de arrendamento operacional (ex. Boeing 787) e a devolução de aeronaves menores e mais antigas (ex. Airbus A319, Boeing 737 e Dash8 Q400).
- **Despesas com manutenção:** ligeiro aumento de 0,2%, devido essencialmente às iniciativas de renovação da frota, compensado parcialmente pela redução líquida do número de aeronaves nos últimos 12 meses.
- **Outras despesas operacionais:** redução de 12,6%, principalmente por conta da redução nas despesas com marketing e vendas em relação ao terceiro trimestre de 2013.

Resultados não operacionais

- **Receitas financeiras:** aumento de US\$ 12,0 milhões (R\$27,2 milhões) no terceiro trimestre de 2013 para US\$ 23,3 milhões (R\$52,9 milhões) no mesmo período de 2014, devido a taxas de juros mais elevadas no Brasil.
- **Despesas financeiras:** redução de US\$ 113,8 milhões (R\$258,3 milhões) no terceiro trimestre de 2013 para US\$ 85,9 milhões (R\$195,0 milhões) no mesmo período de 2014, principalmente por conta do menor nível de endividamento, compensado parcialmente pelo aumento na taxa média de juros e refletindo em parte a emissão de título securitizado em novembro de 2013.
- **Outras receitas (despesas):** a Companhia reconheceu uma perda de US\$ 152,7 milhões (R\$346,7 milhões), impactada pela perda cambial de US\$ 144,1 milhões (R\$327,1 milhões), reconhecida principalmente na TAM e refletindo a desvalorização de 10,5% do Real no trimestre. Esse resultado compara-se a uma perda de US\$46.4 milhões (R\$105,3 milhões) em Outras receitas (despesas) no terceiro trimestre 2013, que incluía uma perda cambial de US\$ 12,7 milhões (R\$28,8 milhões). Além disso, neste trimestre reconhecemos uma despesa pontual de US\$ 4,7 milhões (R\$10,7 milhões), relacionada ao ajuste cambial do caixa mantido na Venezuela.

FINANCIAMENTO E LIQUIDEZ

Ao longo dos últimos dois anos, concluímos com sucesso a reestruturação do nosso balanço patrimonial, com melhoras substanciais nos índices de alavancagem e liquidez. Em 30 de setembro de 2014, nosso índice de alavancagem (medido pela relação entre dívida líquida ajustada / EBITDAR) era de 5,5x, e a nossa liquidez corrente correspondia a aproximadamente 10% das receitas dos últimos 12 meses. A Companhia espera continuar aumentando sua posição de liquidez corrente até atingir aproximadamente 14% das receitas dos últimos 12 meses em 31 de dezembro de 2014.

Em linha com o processo de desalavancagem, a meta para o longo prazo é manter o índice de alavancagem entre 3,5x e 4,0x e o índice de liquidez corrente em aproximadamente 15%.

Ao final do terceiro trimestre de 2014, a LATAM registrava saldo de US\$ 1.233,0 milhão (R\$2.798,1 milhões) em disponibilidades (caixa e equivalentes), que incluem determinados investimentos de alta liquidez contabilizados como “outros ativos financeiros de curto prazo”. Além disso, em 30 de setembro de 2014, a Companhia registrou depósitos para fabricantes de aeronaves (pré-pagamentos) no valor de US\$ 710 milhões (R\$1.611,7 milhões), dos quais US\$ 610 milhões (R\$1.384,7 milhões) foram financiados diretamente pela LATAM. Ademais, em setembro de 2014, o Grupo LATAM Airlines possuía US\$ 210 milhões (R\$477 milhões) em linhas de crédito compromissadas com bancos chilenos e internacionais.

Um dos objetivos do Grupo LATAM Airlines é reduzir a volatilidade dos resultados financeiros e do fluxo de caixa 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 suas respectivas dívidas para o balanço patrimonial da LATAM, cuja moeda funcional é o dólar. Em 30 de setembro de 2014, a LATAM já havia reduzido a exposição do balanço patrimonial da TAM ao Real para US\$ 0,7 bilhão (R\$1,6 bilhão). A Companhia espera reduzir essa exposição para cerca de US\$ 0,5 bilhão (R\$1,1 bilhão) até o final de 2014.

A volatilidade causada pelas variações cambiais sobre os fluxos de caixa da TAM deve ser parcialmente minimizada ao longo do tempo como resultado da proteção natural fornecida pela natureza diversificada dos fluxos de caixa do Grupo LATAM Airlines. Adicionalmente, a Companhia possui um programa de hedge que visa minimizar parcialmente o impacto das variações cambiais sobre a exposição líquida dos fluxos de caixa da TAM em reais. A Companhia possui hedge contratado para a maior parte da sua exposição líquida mensal total em Reais estimada para 2014, através de swaps cambiais à taxa média de R\$ 2,40/US\$ 1,00.

Em relação à exposição ao preço do combustível, todas as atividades de hedge são definidas pelo Grupo LATAM Airlines. A Companhia procura compensar o impacto das variações nos preços de combustíveis através de repasses, tanto nas operações de passageiros quanto de carga. A LATAM possui operações de hedge contratadas para aproximadamente 70% do seu consumo médio de combustível estimado para o quarto trimestre de 2014, 30% do seu consumo médio de combustível estimado para o primeiro trimestre de 2015, 15% do consumo médio de combustível estimado para o segundo trimestre de 2015 e 10% do consumo médio de combustível estimado para o terceiro trimestre de 2015. 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

A Companhia segue avançando em seu plano de reestruturação da frota, com a desativação gradual de modelos menos eficientes e alocação de aeronaves mais adequadas para cada mercado. Em 30 de setembro de 2014, o plano de reestruturação encontra-se em linha com o planejado, tendo já desativado toda a frota de aeronaves modelo Boeing B737 e Dash 8 Q400, além de realizado a devolução de 2 aeronaves Airbus A319, 7 Airbus A330, 3 Airbus A340, 2 Boeing B767 e 1 avião de carga Boeing 767 nos primeiros nove meses de 2014. Já os modelos recebidos representam aeronaves novas e mais eficientes, como a Airbus A321, do qual recebemos quatro exemplares nos primeiros nove meses do ano, e 4 Boeing 787 Dreamliner, recebidos em junho e setembro. As novas aeronaves recebidas representam uma economia de mais de 10% nos custos

unitários em relação aos modelos atuais, destacando as vantagens competitivas da migração para essas novas tecnologias.

Em linha com o plano de reestruturação de frota da Companhia, no terceiro trimestre de 2014 desativamos gradualmente o restante das aeronaves dos modelos Q400 e A340-500. Esperamos concluir a reestruturação da frota até 2016, sendo que após esse processo a Companhia não terá mais nenhuma aeronave turboélice operando na Colômbia e reduzirá ainda o número de modelos operando voos de longa distância, passando a utilizar os modelos Boeing 767, Boeing 777, Boeing 787 e Airbus A350 (com entrega prevista a partir do quarto trimestre de 2015).

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

	No final do ano	2014	2015	2016
FROTA PASSAGEIROS				
Dash 8-200		7	2	0
Airbus A319-100		51	48	46
Airbus A320-200		159	153	148
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 FROTA PASSAGEIROS		312	309	327
FROTA CARGA				
Boeing 777-200F		4	4	4
Boeing 767-300F		9	7	7
TOTAL FROTA CARGA		13	11	11
TOTAL FROTA		325	320	338
Investimento Total Frota (US\$ milhões)		1,199	1,688	2,290

Observação:: LATAM é no processo de locação do três dos seus 767-300Fs.

GUIDANCE

A Companhia está introduzindo o guidance preliminar com relação ao aumento da oferta em 2015 nas operações de passageiros e cargas. A LATAM espera que o ASK total de passageiros encerre 2015 com crescimento entre 2% e 4%. Já o ASK de passageiros internacionais deve encerrar 2015 com crescimento entre 4% e 6%. O ASK de passageiros domésticos da TAM no mercado brasileiro deve permanecer estável em 2015. O ASK doméstico em países de língua espanhola deve crescer entre 4% e 6%.

Com relação às operações de carga, a LATAM espera que o ATK de cargas cresça entre 1% e 3% em relação a 2014, devido principalmente ao aumento da oferta de carga em aeronaves de passageiros (*belly capacity*).

		2014	2015
Crescimento ASK (Passageiros)	Total	-2 / 0%	2% / 4%
	International (longo curso e regional)	-3% / -1%	4% / 6%
	Mercado interno Brasil	-2% / 0%	0%
	Mercado interno SSC	3% / 5%	4% / 6%
Crescimento ATK (Carga)		-5% / -3%	1% / 3%
Margem Operacional	(FY 2014)	~4% / 5%	

Além disso, a Companhia mantém seu guidance de margem operacional entre 4% e 5% para o ano de 2014. Essa previsão é baseada em um preço estimado do barril de jet fuel de US\$ 120 e uma taxa de câmbio média de R\$ 2,40/US\$ 1,00 no ano.

A LATAM arquivou hoje suas demonstrações financeiras relativas ao período findo em 30 de setembro de 2014 na *Superintendencia de Valores y Seguros* do Chile e na Comissão de Valores Mobiliários do Brasil. As demonstrações financeiras estão e estarão disponíveis em espanhol, português e inglês em www.latamairlinesgroup.net.

Sobre o Grupo LATAM Airlines

LATAM Airlines Group S.A. é a nova denominação da LAN Airlines S.A., resultado da sua associação com a TAM S.A. O LATAM Airlines Group S.A. agora inclui a LAN Airlines e suas filiais no Peru, Argentina, Colômbia e Equador, e LAN CARGO e suas filiais; bem como a TAM S.A. e suas filiais TAM Linhas Aéreas S.A., incluindo suas unidades de negócios, TAM Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (TAM Airlines (Paraguai)) e Multiplus S.A. Esta associação gera um dos maiores grupos de companhias aéreas do mundo em malha aérea, oferecendo serviços de transporte de passageiros para cerca de 135 destinos, em 24 países, e serviços de carga para aproximadamente 145 destinos, em 27 países, com uma frota de 319 aviões. No total, o LATAM Airlines Group S.A. tem em torno de 53 mil funcionários e suas ações são negociadas nas bolsas de Santiago, Nova York (na forma de ADRS) e São Paulo (na forma de BDRs).

Cada companhia aérea opera independentemente, mantendo suas respectivas identidades e marcas. Qualquer consulta deve ser feita em www.lan.com e www.tam.com.br, respectivamente. Mais informações em www.latamairlinesgroup.net

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 ressalva que uma série de fatores importantes podem fazer com que resultados reais sejam materialmente diferentes daqueles previstos em tais declarações. Tais fatores e incertezas incluem, especialmente, aqueles descritos nos documentos arquivados com a Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos (SEC). Declarações prospectivas referem-se apenas à data em que as mesmas forem feitas e a Companhia não se responsabiliza por atualizar publicamente quaisquer destas declarações, seja pelo surgimento de novas informações, eventos futuros ou por outro motivo.

LATAM Airlines Group S.A.
Resultados Financeiros Consolidados para o terceiro trimestre de 2014

	Para o trimestre encerrado 30 de setembro		
	2014	2013	Var. %
RECEITAS			
Passageiros	2.637.086	2.833.605	-6,9%
Carga	410.486	436.362	-5,9%
Outras	93.728	90.711	3,3%
TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS	3.141.300	3.360.678	-6,5%
DESPESAS			
Pessoal	-607.417	-624.991	-2,8%
Combustíveis	-1.047.722	-1.055.800	-0,8%
Comissões	-95.680	-113.547	-15,7%
Depreciação e Amortização	-251.231	-249.724	0,6%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-330.120	-335.623	-1,6%
Serviço de Passageiros	-79.603	-77.776	2,3%
Arrendamento de Aeronaves	-131.742	-116.147	13,4%
Manutenção	-114.993	-114.795	0,2%
Outras Despesas Operacionais	-364.419	-416.791	-12,6%
TOTAL DESPESAS OPERACIONAIS	-3.022.927	-3.105.194	-2,6%
RESULTADO OPERACIONAL	118.373	255.484	-53,7%
<i>Margem Operacional</i>	3,8%	7,6%	-3,8 pp
Receitas Financeiras	23.347	12.003	94,5%
Despesas Financeiras	-85.930	-113.794	-24,5%
Outras Receitas / Despesas	-152.729	-46.405	229,1%
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO E MINORITÁRIOS	-96.939	107.288	-190,4%
Imposto	4.106	-52.078	-107,9%
RESULTADO ANTES DO MINORITÁRIOS	-92.833	55.210	-268,1%
Atribuível a:			
Sócios da Empresa Controladora	-107.829	52.093	-307,0%
Acionistas Minoritários	14.996	3.117	381,1%
RESULTADO LÍQUIDO	-107.829	52.093	-307,0%
<i>Margem Líquida</i>	-3,4%	1,6%	-5,0 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	-3,7%	50,0%	
EBITDA	369.604	505.208	-26,8%
<i>EBITDA Margem</i>	11,8%	15,0%	-3,3 pp.
EBITDAR	501.346	621.355	-19,3%
<i>EBITDAR Margem</i>	16,0%	18,5%	-2,5 pp.

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Para os 9 meses que termina 30 de setembro		
	2014	2013	% Change
RECEITAS			
Passageiros	7.853.657	8.225.112	-4,5%
Carga	1.256.130	1.383.283	-9,2%
Outras	256.676	260.161	-1,3%
TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS	9.366.463	9.868.556	-5,1%
DESPESAS			
Pessoal	-1.823.750	-1.882.335	-3,1%
Combustíveis	-3.155.006	-3.328.551	-5,2%
Comissões	-304.311	-292.979	3,9%
Depreciação e Amortização	-744.260	-791.561	-6,0%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-993.318	-1.034.379	-4,0%
Serviço de Passageiros	-228.529	-248.213	-7,9%
Arrendamento de Aeronaves	-392.815	-315.360	24,6%
Manutenção	-346.033	-352.147	-1,7%
Outras Despesas Operacionais	-1.132.086	-1.213.985	-6,7%
TOTAL DESPESAS OPERACIONAIS	-9.120.108	-9.459.510	-3,6%
RESULTADO OPERACIONAL	246.355	409.046	-39,8%
<i>Margem Operacional</i>	2,6%	4,1%	-1,5 pp
Receitas Financeiras	68.596	51.751	32,6%
Despesas Financeiras	-330.348	-340.220	-2,9%
Outras Receitas / Despesas	-146.562	-395.474	-62,9%
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO E MINORITÁRIOS	-161.959	-274.897	-41,1%
Imposto	-24.785	45.744	-154,2%
RESULTADO ANTES DO MINORITÁRIOS	-186.744	-229.153	-18,5%
Atribuível a:			
Sócios da Empresa Controladora	-208.072	-234.992	-11,5%
Acionistas Minoritários	21.328	5.839	265,3%
RESULTADO LÍQUIDO	-208.072	-234.992	-11,5%
<i>Margem Líquida</i>	-2,2%	-2,4%	0,2 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	13,5%	-16,3%	29,8 pp
EBITDA	990.615	1.200.607	-17,5%
<i>EBITDA Margem</i>	10,6%	12,2%	-1,6 pp.
EBITDAR	1.383.430	1.515.967	-8,7%
<i>EBITDAR Margem</i>	14,8%	15,4%	-0,6 pp.

LATAM Airlines Group S.A.
Dados Operacionais Consolidados

	Para o trimestre encerrado 30 de setembro			Para os 9 meses findos 30 de setembro		
	2014	2013	Var. %	2014	2013	Var. %
Sistema						
ASKs-equivalente (milhão)	51.554	52.658	-2,1%	153.237	159.162	-3,7%
RPKs-equivalente (milhão)	38.727	38.360	1,0%	113.811	113.851	0,0%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs-equivalente)	75,1%	72,8%	2,3 pp	74,3%	71,5%	2,7 pp
T.O. de Equilíbrio (com base em ASKs-equivalente)%	73,7%	69,4%	4,3 pp	75,6%	67,6%	8,0 pp
Yield com base em RPKs-equivalente (US Cent)	7,9	8,5	-7,7%	8,0	8,4	-5,2%
Receitas Op. por ASK-equivalente (US Cent)	5,9	6,2	-4,8%	5,9	6,0	-1,5%
Despesas por ASK-equivalente (US Cent)	6,1	6,1	-1,0%	6,2	6,2	0,4%
Galões de Combustível Usado (milhão)	306	313	-2,5%	907	953	-4,8%
Distância Rota Média (milhares de km)	1,6	1,6	1,8%	1,6	1,6	0,4%
Número Total de Pessoal (fim do período)	53.062	53.233	-0,3%	53.319	53.663	-0,6%
Passageiros						
ASKs (milhão)	32.880	33.035	-0,5%	96.768	98.864	-2,1%
RPKs (milhão)	27.785	27.209	2,1%	80.533	79.362	1,5%
Passageiros Transportados (milhares)	17.339	17.287	0,3%	49.988	49.479	1,0%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs) %	84,5%	82,4%	2,1 pp	83,2%	80,3%	2,9 pp
Yield com base em RPKs (US Centavos)	9,5	10,4	-8,9%	9,8	10,4	-5,9%
Receitas por ASK (US Centavos)	8,0	8,6	-6,5%	8,1	8,3	-2,4%
Carga						
ATKs (milhão)	1.774	1.864	-4,8%	5.365	5.728	-6,3%
RTKs (milhão)	1.039	1.059	-1,9%	3.161	3.276	-3,5%
Toneladas Transportadas (milhares)	268	276	-2,8%	811	843	-3,8%
Taxa de Ocupação (com base em ATKs) %	58,6%	56,8%	1,8 pp	58,9%	57,2%	1,7 pp
Yield com base em RTKs (US Centavos)	39,5	41,2	-4,1%	39,7	42,2	-5,9%
Receitas por ATK (US Centavos)	23,1	23,4	-1,1%	23,4	24,1	-3,0%

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

LATAM Airlines Group S.A.

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

	A 30 de setembro 2014	A 31 de Dezembro 2013
Ativos		
Caixa e equivalentes de caixa	750.309	1.984.903
Aplicações financeiras	525.717	709.944
Outros ativos não financeiros	239.045	335.617
Contas a receber	1.712.607	1.633.094
Contas a receber à entidades relacionadas	385	628
Estoques	264.536	231.028
Tributos diferidos	100.880	81.890
Ativos não-correntes a venda	1.098	2.445
Total ativos circulantes	3.594.577	4.979.549
Imobilizado	10.606.011	10.982.786
Goodwill	3.565.196	3.727.605
Intangíveis exceto goodwill	2.015.562	2.093.308
Outros ativos não circulantes	865.853	847.898
Total ativos não circulantes	17.052.622	17.651.597
Total Ativos	20.647.199	22.631.146
Passivos & Patrimônio		
Empréstimos e Financiamentos	1.562.138	2.039.787
Fornecedores	1.632.289	1.557.736
Obrigações Fiscais	346	505
Outras Obrigações	2.765.753	2.911.079
Total passivo circulante	5.960.526	6.509.107
Outros passivos não circulante	7.039.081	7.859.985
Contas a pagar	781.415	922.887
Provisões	1.020.795	1.122.247
Tributos diferidos	867.193	767.228
Provisões fiscais previdenciárias trabalhistas e cíveis	48.237	45.666
Outras Obrigações	67.448	77.567
Total passivo não circulante	9.824.169	10.795.580
Total Passivos	15.784.695	17.304.687
Capital Social Realizado	2.545.705	2.389.384
Reservas de Capital	437.080	795.303
Plano de remuneração em ações	(178)	(178)
Outras reservas	1.780.764	2.054.312
Participação dos acionistas controladores	4.763.371	5.238.821
Participação dos acionistas não controladores	99.133	87.638
Total Patrimônio	4.862.504	5.326.459
Total Passivos & Patrimônio	20.647.199	22.631.146

LATAM Airlines Group S.A.

Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto (em milhares de dólares norte-americanos)

	A 30 de setembro 2014	A 30 de setembro 2013
Fluxo de caixa das atividades operacionais		
Recebimento de caixa de atividades operacionais		
Recursos obtidos com a venda de bens e serviços	9.434.101	9.816.232
Outras fontes de caixa das atividades operacionais	76.377	14.019
Pagamentos de atividades operacionais		
Fornecedores de bens e serviços	(6.607.670)	(7.379.029)
Pagamentos para ou em nome de funcionários	(1.832.337)	(1.800.612)
Outros pagamentos de atividades operacionais	(362.026)	(18.355)
Receita financeira	8.236	7.855
Devolução de imposto de renda (pago)	(79.234)	(54.842)
Outras entradas (saídas) de caixa	(30.026)	70.137
Fluxo de caixa das atividades operacionais, líquido	607.421	655.405
Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento		
Fluxo de caixa usado para o controle de subsidiárias ou outros negócios		(5.510)
Outras entradas de caixa por venda de participação ou instrumentos de dívida de outras entidades	441.720	79.069
Outros pagamentos para adquirir bens ou de instrumentos de dívida de outras entidades	(303.847)	(417.479)
Venda de ativo imobilizado	517.739	208.956
Aquisição de ativo imobilizado	(888.930)	(1.219.718)
Aquisição de ativos intangíveis	(36.267)	(21.081)
Pagamento de outros ativos de longo-prazo	-	14.529
Outras entradas (saídas) de caixa	(15.723)	77.338
Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento	(285.308)	(1.283.896)
Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento, líquido		
Recursos obtidos com emissão de ações	156.344	104.351
pagamentos comprados para resgatar ações da entidade	792	(148)
Recursos obtidos com empréstimos de longo prazo	428.080	1.401.245
Recursos obtidos com empréstimos de curto prazo	561.151	1.044.446
Pagamento de empréstimos	(2.012.490)	(1.000.847)
Pagamento de passivos relacionados a arrendamento financeiro	(280.979)	(347.749)
Dividendos pagos	(26.874)	(24.068)
Juros pagos	(284.115)	(256.381)
Outras entradas (saídas) de caixa	(14.949)	61.616
Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento, líquido	(1.473.040)	982.465
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades antes de variação ca	(1.150.927)	353.974
Efeito da variação cambial nas disponibilidades	(83.667)	19.959
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades	(1.234.594)	650.263
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO PERÍODO	1.984.903	650.263
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO PERÍODO	750.309	1.024.196

LATAM Airlines Group S.A.

Indicadores do Balanço Patrimonial Consolidado (em milhares de dólares norte-americanos)

	A 30 de setembro 2014	A 31 de Dezembro 2013
Total Ativos	20.647.199	22.631.146
Total Passivos	15.784.695	17.304.687
Total Patrimônio	4.862.504	5.326.459
Total Passivos & Patrimônio	20.647.199	22.631.146
Cálculo da Dívida Líquida:		
Obrigações por bancos e instituições financeiras curto e longo prazo	6.609.235	7.446.617
Obrigações por leasing de capital curto e longo prazo	1.840.310	2.326.252
Outros passivos curto prazo e longo prazo	58.366	57.997
Caixa e equivalentes de caixa	-1.233.007	-2.561.574
Dívida Líquida Total	7.274.904	7.269.292

(*) Observação: Inclui participação minoritária

Principais Indicadores Financeiros

	A 30 de setembro 2014	A 31 de Dezembro 2013
Caixa e equivalente a caixa como % das receitas nos últimos 12 meses	9,7%	19,3%
Dívida bruta ajustada (US\$ milhares)	12.137.635	12.918.405
Deuda bruta ajustada / EBITDAR (12 meses)	6,1	6,1
Dívida líquida ajustada (US\$ milhares)	10.904.628	10.356.831
Dívida líquida ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,5	4,9

Observação: A dívida ajustada considera arrendamentos de aeronaves x 7

LATAM Airlines Group S.A.
Frota Consolidada

	A 30 de setembro de 2014		
	Fora de Balanço	Em Balanço	Total
Frota Passageiros			
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
Frota Carga			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	3	8	11
TOTAL	5	10	15
TOTAL FROTA	116	208	324

Observação: Em 30 de setembro de 2014, 2 aeronaves foram mantidas em solo como resultado de processos de devolução (1 B767 e 1 A320).