

LATAM AIRLINES GROUP REPORTA UN RESULTADO OPERACIONAL DE US\$121 MILLONES Y UN MÁRGENES OPERACIONAL DE 4.8% EN EL TERCER TRIMESTRE DEL AÑO 2015

Santiago, Chile, 12 de noviembre, 2015 – LATAM Airlines Group S.A. (NYSE: LFL; IPSA: LAN; BOVESPA: LATM33), aerolínea líder en América Latina, anuncia hoy sus resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 30 de junio de 2015. “LATAM” o “la 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 de BRL 3.54 por USD.

DESTACADOS

- LATAM Airlines Group reportó un resultado operacional por US\$ 120,6 millones para el tercer trimestre del año 2015, con un margen operacional que alcanzó de 4,8% y, un incremento de 1,0 punto porcentual en comparación con el tercer trimestre del año 2014. La mejora de la rentabilidad en este trimestre se debe a la eficiencia de costos como resultado de una disminución de los precios del combustible, así como también por las continuas iniciativas del plan de reducción de costos. Excluyendo el combustible, el costo por ASK equivalente cayó un 13,7% en comparación con el tercer trimestre del año 2014.
- Como resultado del complejo escenario macroeconómico en Sudamérica y las importantes devaluaciones de las divisas latinoamericanas durante el período, especialmente la depreciación del 55,5% de Real brasileño, los ingresos totales para el Grupo durante el tercer trimestre del año 2015 cayeron en un 19,9%, en comparación con el tercer trimestre del año 2014.
- LATAM anunció una pérdida neta de US\$113,3 millones en el tercer trimestre del año 2015, similar a la pérdida neta de US\$107,8 millones en el tercer trimestre del año 2014. Los resultados no operativos incluyen una pérdida no monetaria por tipo de cambio de US\$241,1 millones principalmente reconocida en TAM como resultado la devaluación del Real brasileño del 27,2% durante el trimestre. La Compañía ha logrado mitigar con el tiempo esta pérdida por concepto de cambio de divisas reduciendo la exposición de su balance financiero frente al Real brasileño.
- Considerando el complicado escenario económico en Brasil y la consiguiente desaceleración en la industria aeronáutica, TAM redujo la capacidad en el doméstico Brasil en un 5,9% en septiembre de 2015 y, como se anunció previamente, está reduciendo su capacidad durante el cuarto trimestre del año 2015 entre un 8% al 10% en comparación con el año 2014. Como resultado, la Compañía ya ha demostrado mejoras en los ingresos por ASK, los cuales se incrementaron en un 10,7% en comparación con el trimestre anterior, y un 6,0% en comparación con el tercer trimestre del año 2014, medido en Real brasileño.
- Con el fin de adaptarse a condiciones de demanda esperada más débiles, LATAM Airlines Group está revisando sus compromisos de flota para los próximos tres años. La empresa ha emprendido un plan para reestructurar su plan de entrega de flota para el periodo 2016-2018, con el objetivo de reducir sus compromisos de flota para el período en aproximadamente un 40%, equivalente a una reducción de aproximadamente US\$ 3,0 billones, a través de aplazamientos y ventas de flota de largo y corto alcance. Esta reestructuración busca principalmente ajustar la capacidad a las condiciones de mercado en América Latina y está en línea con nuestro enfoque de mantener un balance saludable y un adecuado nivel de liquidez reduciendo los pagos anticipados de flota (pre-delivery payments). Durante este año, la compañía ha logrado ya con éxito una porción significativa de este plan,

logrando una reducción de aproximadamente US\$ 1,8 billones en compromisos de flota para el período, incluyendo la postergación de algunas aeronaves originalmente programados para la entrega en 2017 y 2018. Además de estas negociaciones, la empresa tiene previsto la entrega de 20 aviones para 2016, incluyendo los 10 Airbus A330s restantes. Además, la empresa sigue racionalizando capacidad en el negocio de carga, después de haber firmado el subarriendo de uno de sus cuatro 777-200Fs a un tercero.

- LATAM procura mantener un adecuado nivel de liquidez, el cual consideramos que debe estar en orden de US\$1,5 mil millones. Al 30 de setiembre de 2015, la Compañía tenía US\$1.542,30 millones en efectivo y equivalentes de efectivo, lo cual representa 14,2% de los ingresos de los últimos doce meses. Con respecto a nuestros compromisos de flota, hemos completado aproximadamente el 80% de nuestros requerimientos financieros para el 2016.

COMENTARIOS DE LA GERENCIA SOBRE LOS RESULTADOS DEL TERCER TRIMESTRE DEL AÑO 2015

La sólida posición de liderazgo de LATAM Airlines Group y el modelo de diversificación de negocios la posiciona como el mejor grupo de líneas aéreas en la región para hacer frente al actual contexto de las condiciones macroeconómicas debilitadas y la devaluación de las divisas en Sudamérica, especialmente en Brasil. A pesar de las complejas condiciones del mercado, los resultados financieros de LATAM muestran mejoras este trimestre en comparación con el tercer trimestre 2014, reflejando la flexibilidad y resiliencia de nuestras operaciones principalmente. Asimismo, la Compañía mantiene el compromiso de mantener un balance financiero saludable y un nivel de liquidez adecuado, evaluando oportunidades para reducir sus gastos de capital relacionados a la flota y fuera de la flota, así como también reducir su crecimiento en capacidad con la finalidad de enfrentar un período en el cual se prevé una escasa demanda.

Durante el último período hemos realizado importantes ajustes para poder enfrentar el escenario macroeconómico que está afectando las economías de los países sudamericanos, principalmente el de Brasil. En este sentido, nuestra prioridad ha sido implementar reducciones de capacidad en el mercado doméstico e internacional brasileño, aplazar entrega de aviones previstas durante el 2017 y 2018, así como también continuar de manera disciplinada con las iniciativas relacionadas a la eficiencia de los costos de la Compañía.

Hacia finales del año 2014, LATAM lanzó un plan de ahorro de costos con el objetivo de reducir los costos operacionales en aproximadamente un 5%, en el año 2018. Estos ahorros son adicionales de la optimización de costos derivados de la reestructuración de nuestro plan de flota. En lo que va del año, hemos acumulado una reducción total de costos de casi US\$240 millones, por encima de nuestros cálculos iniciales. Esta optimización, realizada por la depreciación de las divisas locales, ha llevado a una reducción de un 12,3% de costo unitario por ASK de LATAM en los últimos nueve meses.

Sin embargo, y pese a las iniciativas que ha llevado a cabo la Compañía como los ajustes de capacidad o la reducción de costos y gastos de capital, LATAM Airlines Group mantiene un compromiso a largo plazo para el desarrollo de viajes aéreos en América Latina y no ha alterado sus planes estratégicos a, los cuales se centran en desarrollar la mejor red de conexiones y brindar la mejor experiencia de viaje para el pasajero.

Con respecto al desarrollo de la red de LATAM, las reducciones de capacidad previamente anunciadas en el mercado doméstico Brasil y en los mercados internacionales han sido compensadas con el fortalecimiento de nuestros principales hubs en los países de habla hispana y logrando alcanzar oportunidades estratégicas de crecimiento. Como parte de la estrategia de red de LATAM, la Compañía anunció planes para lanzar nuevas rutas internacionales a partir de ahora hasta finales del año 2016. . Estos nuevos destinos fortalecerán la conectividad del Grupo en América Latina, América del Norte, el Caribe, Europa y ahora África. Algunas de estas nuevas rutas incluyen el primer vuelo directo y sin escalas de LAN Perú entre Lima y Washington DC.

Además, TAM está a la espera de la aprobación de las autoridades para volar desde San Pablo a Johannesburgo, siendo así Grupo LATAM el único grupo de líneas aéreas en América Latina en tener vuelos regularmente programados al continente africano. En relación al hub del Noreste de Brasil, la compañía pospuso para el segundo trimestre de 2016, el anuncio de la ciudad donde se desarrollará el hub debido a temas relacionados con la infraestructura del aeropuerto.

Además de las medidas que responden al plan de reducción de capacidad ya anunciadas durante este año, TAM realizará ciertos ajustes en la actual red nacional e internacional brasileña durante el año 2016, como las cancelaciones de tres frecuencias semanales entre Miami y Belo Horizonte a partir de marzo de 2016, una de las cinco frecuencias entre Miami y Manaus a partir de abril de 2016, y la ya anunciada cancelación de cuatro de las 14 frecuencias semanales entre Nueva York y San Pablo, a partir de abril de 2016.

LATAM continúa trabajando para lograr y mantener la preferencia de sus clientes brindándoles la mejor experiencia de viaje. Por esto, la Compañía ha implementado entretenimiento inalámbrico en 131 aviones de fuselaje estrecho y en más de 3.000 trayectos cortos, y espera complementar la implementación de este servicio en todos sus aviones de fuselaje estrecho para el primer trimestre del año 2016. Adicionalmente, LATAM ha lanzado dos nuevos servicios en su sitio web: "Manage my booking" (Administrar mis reservas) y "Flight Status" (Estado del vuelo) los cuales les permite a los clientes mantenerse informados en todo momento y tomar la mejor decisión relacionada con sus viajes. Asimismo, la Compañía continúa con el proceso de unificación de los mostradores de check-in entre LAN y TAM, y también está probando el servicio Self-Bag Tag en los aeropuertos de Guarulhos y Brasilia, para hacer más rápidos los tiempos de embarque.

COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN ACERCA DE LOS RESULTADOS DEL TERCER TRIMESTRE DE 2015

Los ingresos totales en el tercer trimestre del año 2015 alcanzaron US\$2.514,8 millones en comparación con los US\$3.141,3 millones en el tercer trimestre del año 2014. La caída del 19,9% es resultado de un descenso del 19,8% y 24,5% en ganancias por concepto de pasajeros y cargas, respectivamente, así como también una caída del 2,5% por concepto de otros ingresos. Las ganancias por concepto de pasajeros y cargas representaron un 84,0% y 12,3% del total de ingresos generados por las principalmente, respectivamente, en el tercer trimestre del año 2015.

Los ingresos de pasajeros disminuyeron un 19,8% durante el trimestre, lo cual refleja un incremento en capacidad del 5,0%, compensado por una disminución del 23,7% de ingresos los unitarios de pasajeros (RASK), en comparación con el tercer trimestre del año 2014. La caída de RASK se generó debido a la caída en el *yield* de un 23,1%, mientras que los factores de ocupación mostraron una leve caída de 0,6 p.p. alcanzando 83,9%. El *yield* continúa teniendo un impacto negativo sobre el complicado escenario macroeconómico en Sudamérica, y lo mismo sucede con las divisas locales debilitadas y volátiles (especialmente en Brasil).

El ingreso por ASK para las principales unidades de negocios de pasajeros de LATAM se muestra en la tabla de abajo.

Para el trimestre terminado el 30 septiembre

Unidad de negocio	RASK (US cents)		ASK		F.O.	
	3Q15	% Variación	3Q15	% Variación	3Q15	% Variación
Mercados domésticos SSC	8,1	-11,8%	5.633	5,6%	81,4%	-0.1 pp
Doméstico Brasil	5,7	-32,2% *	10.977	-0,5%	81,9%	0.5 pp
Internacional	6,4	-17,1%	17.913	8,5%	86,0%	-1.6 pp
Total	6,1	-23,7%	34.522	5,0%	83,9%	-0,6

* Brasil RASK doméstico incrementó 6.0% medido en BRL.

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

Durante el tercer trimestre del año 2015, la demanda de los países de habla hispana (SSC, incluyendo Chile, Perú, Argentina, Colombia y Ecuador) continuó creciendo a ritmo moderado, con un incremento del 5,4% en el tráfico de pasajeros según la medición de los RPK. La capacidad de pasajeros según medido en ASK creció un 5,6% durante el trimestre, generado por el crecimiento en Perú y Chile, mientras que los factores de carga han disminuido marginalmente un 0,1 p.p, alcanzando el 81,4%. Durante el trimestre, RASK se vieron impactados por causa de un entorno de precios más débil en la mayoría de los mercados, así como también por causa de la depreciación de las divisas locales, principalmente las monedas de Colombia, Chile y Perú las cuales tuvieron una depreciación del 53,9%, 17,2% y 13,9%, respectivamente. Como consecuencia de esto, los ingresos por ASK en Dólares norteamericanos disminuyeron un 11,8%, en comparación con el tercer trimestre del año 2014.

En la operación del doméstico Brasil, los ingresos por ASK mejoraron significativamente durante el tercer trimestre 2015, medido en reales, mejorando un 10,7% secuencialmente y un 6,0% comparado con el tercer trimestre 2014, impulsado por las reducciones de capacidad de TAM en el doméstico Brasil. TAM fue el único operador que redujo capacidad en Brasil durante el trimestre, disminuyendo los ASKs en 0,5% comparado con el tercer trimestre 2014. La caída de 0,5% en capacidad se debe a un aumento de 7,5% en capacidad durante julio, afectado por el Mundial de Fútbol en Brasil el año pasado, compensado por una caída de 3,4% y 5,9% en los meses de agosto y septiembre. Nuestra estrategia le permitió a TAM mantener el factor de ocupación por sobre el promedio de la industria, alcanzando un saludable 81,9%, mientras nosotros continuamos enfocados en mantener la posición estratégica de la compañía, mejorando la conectividad desde nuestros principales Hubs, como Sao Paulo, Guaruhlos y Braslia. Adicionalmente, TAM lideró el ranking de "Top of Mind" en Brasil por séptimo año consecutivo, aumentando la brecha con el segundo lugar, y consolidando su posición de liderazgo en el mercado Brasileño, a pesar de las reducciones de capacidad en la red doméstica. Adicionalmente TAM continúa siendo la aerolínea preferida en el segmento de pasajero corporativo.

Durante el trimestre, la capacidad en rutas internacionales de LATAM se incrementó en un 8,5% medido en ASK, centrado en el fortalecimiento de nuestros centros internacionales y las rutas al Caribe, incluyendo un incremento en las frecuencias desde Sao Paulo a Cancún, Bogotá a Cancún, y Lima a La Habana. Sin embargo, la Compañía también redujo su capacidad en rutas con escasa demanda, incluyendo ciertas principalmente rutas internacionales desde Brasil. El tráfico se incrementó en un 6,5%, mientras que los factores de ocupación de plazas de pasajeros se mantienen en forma muy saludable en 86,0%. Las presiones en los rendimientos continuaron durante el trimestre, principalmente en las operaciones hacia y desde Brasil, relacionado con la escasa demanda a nivel local para viajes internacionales como resultado de la depreciación y volatilidad del Real brasileño. LATAM y sus filiales están controlando esta situación mediante la reducción de capacidad, como se anunciara previamente, en algunas rutas entre Brasil-U.S.A. y mediante el ajuste de su mix de puntos de venta en la región para mantenerse centrados en los mercados con mayor

demanda. Los ingresos por ASK en pasajeros internacionales principalmente disminuyeron un 17,1% en comparación con el tercer trimestre del año 2014.

Los ingresos de carga disminuyeron un 24,5% en el trimestre, impulsado por una caída del 12,2% en el tráfico de carga y una caída del 13,6% en el *yield* por los servicios de carga en comparación con el tercer trimestre del año 2014. Durante el trimestre, la demanda de servicios de carga se mantuvo débil, especialmente en el mercado local brasileño y en el mercado internacional. Además, la conexión del tráfico de carga en el aeropuerto de Guarulhos en San Pablo se vio afectado por una situación de huelga del personal de aduanas. Las presiones en las ganancias por concepto de tráfico de carga continuaron, principalmente como resultado del escenario competitivo, la depreciación de divisas locales (principalmente el Real brasileño y el Euro), y un recargo adicional por combustible más bajo relacionado con la baja del precio del combustible. Como resultado, los ingresos por los servicios de carga por ATK del tercer trimestre disminuyeron un 24,2% en comparación con el mismo trimestre del año anterior.

La Compañía continúa trabajando para ajustar la capacidad de carga mientras que se centra en optimizar la capacidad de bellies de los aviones de pasajeros. En el tercer trimestre, la capacidad de carga, según mediciones en ATKs, disminuyó un 0,5%, lo cual incluye una reducción de las operaciones de carga del 8,0%. En línea con esto junto con el subarrendamiento de tres Boeings 767-300F anunciado en el primer trimestre de este año, la Compañía materializó el subarrendamiento de un 777-200F a una tercera parte por un período de dos años.

Los otros ingresos disminuyeron un 2,5%, llegando a US\$91,4 millones durante el tercer trimestre del año 2015, como resultado de la caída del 27% en ingresos de Multiplus medido en dólares y una pérdida neta debido a la eliminación gradual de siete aviones Dash 8-200, parcialmente compensado por un incremento en las ganancias relacionadas con el arrendamiento aeronaves a terceras partes.

El total de **costos operacionales** en el tercer trimestre del año 2015 alcanzó los US\$2,394.3 millones, lo que significa una reducción del 20,8% en comparación con el tercer trimestre del año 2014. El costo por ASK equivalente (incluyendo costos financieros netos) disminuyó un 22,3%, incluyendo el efecto de la caída de 37,3% en el precio del petróleo pagado por galón (incluyendo cobertura). Asimismo, el costo por ASK equivalente excluyendo combustible, cayó un 13,7%, principalmente debido a programa de reducción permanente de costos, así como también al efecto positivo de las depreciaciones de las divisas locales en costos expresados en esas divisas. Los cambios en los costos operativos se debieron principalmente a los siguientes factores:

- **Los salarios y beneficios** disminuyeron en 16,5% debido principalmente al impacto positivo de la depreciación de divisas locales, especialmente el Real brasileño. Durante el trimestre en comparación con el tercer trimestre del año 2014 en sueldos expresados en esa moneda. La caída también se explica por la caída del 1,2% en la plantilla media, la cual está en línea con las reducciones de capacidad en Brasil y a la aplicación constante de las iniciativas relacionadas con la eficiencia en toda la Compañía.
- Los **costos de combustible** disminuyeron un 37,1% principalmente como resultado de una caída del 42,3% en el precio promedio del petróleo por galón (excluyendo cobertura) en comparación con el tercer trimestre del año 2014 y una caída de 1,1% en el consumo de combustible por ASK equivalente, como resultado de los programas de eficiencia en el uso de combustible y una flota cada vez más eficiente. Esto fue parcialmente compensado por el reconocimiento de US\$55,2 millones de pérdida de cobertura de combustible, comparado con la pérdida de US\$4.4 por cobertura de combustible en el tercer trimestre del año 2014. Al mismo tiempo, la Compañía reconoció una ganancia de US\$5,6 millones relacionada con los contratos de seguros de cambio de divisa extranjera, comparado con la pérdida de US\$6,9 millones reconocida en el mismo período del año anterior.
- Las **comisiones agentes** disminuyeron un 14,5% principalmente debido a las bajas en ventas de servicios de pasajeros y cargas, y a la depreciación del Real brasileño.

- La **depreciación y amortización** disminuyó un 7,2%, a pesar del incremento en la cantidad de aviones en propios, principalmente como resultado del efecto positivo de la devaluación de 55,5% del real frente al dólar durante el trimestre en una parte de estos costos.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron un 16,5% principalmente debido a una caída en las tasas aeronáuticas proveniente de la disminución de operaciones de carga.
- Los **servicios a pasajeros** disminuyeron en 1,8%, principalmente debido al efecto positivo de la depreciación del Real brasileño, a pesar del leve incremento en el número de pasajeros transportados.
- Los **arriendos de aeronaves** aumentaron un 1,3%, a pesar de una menor cantidad de aeronaves arrendadas, como resultado de la incorporación de modelos más grandes y modernos bajo arrendamiento operacional.
- Los **costos de mantenimiento** aumentaron un 7,0% como resultado de costos de devolución relacionados con la restructuración de flota de la Compañía, parcialmente compensado por continuas eficiencias relacionadas a la renovación de flota.
- **Otros costos operacionales** disminuyeron un 16,9% principalmente debido a la disminución de costos de publicidad y marketing así como también los costos de sistemas comerciales y de distribución, en línea con las iniciativas de eficiencia de costos aplicadas por la Compañía.

Resultados no operacionales

- Los **Ingresos por intereses** aumentaron un 40,1% a US\$32,7 millones en el tercer trimestre del año 2015 de US\$23,3 millones en el mismo período del año 2014, debido principalmente a un incremento en la tasa de interés para las inversiones brasileñas.
- El **gasto en intereses** aumentó de US\$85,9 millones en el tercer trimestre del año 2014 a US\$107,9 millones en el mismo trimestre del año 2015, principalmente como resultado del reconocimiento del arrastre negativo de la prefinanciación de ciertas aeronave con envíos para el primer trimestre del año 2016, así como también un incremento del 2.8% en deudas pendientes, en comparación con el mismo período del año 2014.
- Bajo **otros ingresos (costos)**, la Compañía reconoció una pérdida de US\$231,1 millones, impactada por una pérdida de tipo de cambios de US\$241,5 millones principalmente reconocida en TAM como resultado de la depreciación del 27,2% del Real brasileño entre el 30 de junio y el 30 de setiembre de 2015. Esto se compara con los US\$152,7 millones de pérdida en otros ingresos (gastos) en el tercer trimestre del año 2014, la cual incluyó una pérdida por tipo de cambio de US\$144,1 millones.

FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

Al final del tercer trimestre del año 2015, LATAM anunció US\$1.542 millones en efectivo y equivalentes de efectivo, incluyendo ciertas inversiones de elevada liquidez contabilizadas como otros activos financieros corrientes, equivalentes al 14,2% de la ganancia neta en los últimos doce meses. A partir del 30 de setiembre de 2015, la Compañía anunció depósitos con fabricantes de aeronaves (pagos a cuenta de pre-entrega) de US\$950 millones, US\$412 millones de los cuales fueron financiados directamente por LATAM. Asimismo, la posición de liquidez de la Compañía también se ve reforzada por US\$130 millones en líneas de crédito no utilizadas comprometidas con bancos chilenos e internacionales. LATAM continúa trabajando activamente para mantener un sólido balance general y para mantener su posición de liquidez en aproximadamente US\$ 1,5 mil millones, lo cual consideramos que es un nivel adecuado para la Compañía bajo las condiciones actuales de mercado.

La deuda financiera de LATAM durante el tercer trimestre del año 2015 alcanzó los US\$ 8.874 millones, un incremento del 1,3% en comparación con el segundo trimestre del año 2015. La Compañía amortizó US\$501 millones en deuda, cuyo 44% estaba relacionado con la financiación de aeronaves. Las emisiones de financiaciones durante el trimestre totalizaron US\$180 millones, de los cuales US\$282 millones están

relacionados con la financiación de la flota. Para lo que queda del año 2015 y para todo el año 2016, la Compañía tiene vencimientos de deuda, por US\$400 millones y US\$1.356 millones respectivamente.

Con relación a los compromisos de flota de la Compañía, durante el año 2015 LATAM tuvo obligaciones por US\$1,7 mil millones, de los cuales el 51% fueron gastos de capital (financiados a través de arrendamientos financieros) y el otro 49% corresponde a arrendamientos operativos. Para el año 2016, los compromisos de flota suman US\$2,0 mil millones, donde el 45% se espera que sea gastos de capital necesarios en la forma de arrendamientos financieros y el otro 55% sean arrendamientos operativos. En lo que va del año, hemos financiado completamente los requisitos de flota del año 2015 y hemos financiado aproximadamente el 80% de nuestras obligaciones de flota para el año 2016. Además, los CAPEX no atañen a la flota son de aproximadamente US\$400 millones por año, incluyendo gastos en motores de reserva y componentes, tecnología de la información, entre otros.

Uno de los objetivos de LATAM Airlines Group es reducir la volatilidad de sus resultados financieros y el flujo de caja originados por factores externos como las fluctuaciones del tipo de cambio y el precio del combustible. A partir del 30 de setiembre de 2015, la Compañía ha reducido la exposición del Real brasileño en el balance de LATAM a US\$ 1,1 mil millones. Además, la Compañía ha cubierto aproximadamente el 90% de su exposición operativa mensual total prevista del Real brasileño por los próximos seis meses a través de contratos de derivados de cambios de divisa.

En relación a la exposición del combustible, LATAM Airlines Group ha cubierto aproximadamente el 37% del consumo de combustible previsto durante los doce meses siguientes. La estrategia de cobertura de combustible del Grupo, que consiste en una combinación de opciones de combustible para aviones, nos ha permitido limitar las pérdidas por cobertura de combustible en aproximadamente US\$ 40 millones previstos para el cuarto trimestre del año 2015 y US\$ 60 millones para todo el año 2016.

PLAN DE FLOTA LATAM

La Compañía continúa avanzando en su plan de renovación de flota, beneficiándose del envío de nuevos tipos de aeronaves más grandes y eficientes, eliminando gradualmente los modelos menos eficientes, así como también destinando los más adecuados a cada uno de sus mercados. Durante el tercer trimestre del año 2015, LATAM reenvió un Airbus A330. Además, la Compañía recibió cinco Airbus A321, avión que tiene aproximadamente un 10% menos de CASK que el Airbus A320, y tres Boeing 787-9, con aproximadamente 21% menos CASK que los Boeing 767.. La Compañía finalizó el trimestre con un total de 31 Airbus A321 y 16 Boeing 787, haciendo que LATAM tenga una de las flotas más modernas en América Latina y en el mundo.

Como se mencionó anteriormente, LATAM Airlines Group está trabajando para reestructurar su programa de envío de flota para 2016 – 2018, procurando reducir sus compromisos de flota para este período a través de aplazamientos y ventas tanto de aeronaves de fuselaje ancho como de fuselaje estrecho. El plan de flota mostrado abajo refleja los compromisos de flota actuales del Grupo, así como también los reenvíos planeados para el 2016. El plan de abajo puede variar en la medida que la Compañía avanza en sus continuas negociaciones. Para el año 2016, la Compañía espera que la flota capex alcance aproximadamente US\$960 millones, con los compromisos de flota restantes a ser financiados a través de transacciones de venta y leaseback.

	Al final del año	2015	2016	2017
FLOTA PASAJEROS				
Dash 8-200		0	0	0
Airbus A319-100		50	48	48
Airbus A320-200		153	148	140
Airbus A320 Neo		0	2	20
Airbus A321-200		36	48	48
Airbus A330-200		10	0	0
Boeing 767-300		38	37	36
Airbus A350-900		1	7	13
Boeing 777-300 ER		10	10	10
Boeing 787-8		10	10	10
Boeing 787-9		7	12	14
TOTAL		315	322	339
FLOTA CARGUERA				
Boeing 777-200F		3	2	2
Boeing 767-300F		8	7	6
		11	9	8
TOTAL FLOTA		326	331	347
Plan de Flota		1,689	2,000	1,849

Nota: Esta tabla no incluye tres 767-300F y un 777-200F que LATAM actualmente arrienda a otro operador.

GUIDANCE 2015

Las Orientaciones de capacidad de crecimiento para el año 2015 se mantiene inalterado (ver tabla de abajo). Además, la Compañía mantiene su orientación para un margen operativo de entre 3.5% y 5% para todo el año 2015.

La Compañía está presentando orientaciones preliminares para la capacidad de crecimiento para el año 2016 tanto para el área de pasajeros como de carga. LATAM espera que el crecimiento total de pasajeros ASK sea entre 0% y 3% para todo el año 2016. El transporte nacional de pasajeros ASK de LATAM en el mercado brasileño se espera que disminuya entre un 6% y 9% durante el año 2016. ASK en el mercado nacional de los países de habla hispana se espera que incremente en el total aproximadamente entre un 6% a 8% durante el año 2016.

El crecimiento para los pasajeros internacionales ASK para todo el año 2015 se espera que alcance entre 4% y 6%. La Compañía continuará viendo la capacidad in mercados donde la demanda se ha visto más afectada durante este año, pero al mismo tiempo continuará procurando oportunidades de crecimiento en mercados específicos.

Con relación a las operaciones de carga, LATAM espera que cargo ATKs disminuya entre 0% y 2% en comparación con el año 2015, principalmente por causa del aumento de capacidad de los bellies en la flota de pasajeros.

		2015	2016
Crecimiento ASKs (Pasajeros)	Total	2% / 4%	0% / 3%
	Internacional (largo alcance y regional)	4% / 6%	4% / 6%
	Doméstico Brasil	-4% / -2%	-9% / -6%
	Doméstico Países Habla Hispana	4% / 6%	6% / 8%
Crecimiento ATKs (Carga)		-2% / 0%	-2% / 0%
Margen Operacional	(Año fiscal 2015)	~3.5% / 5%	

LATAM ha presentado sus estados financieros trimestrales al 30 de septiembre, 2015 con la *Superintendencia de Valores y Seguros* en Chile. 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 140 destinos en 24 países y servicios de carga hacia alrededor de 144 destinos en 26 países, con una flota de 318 aviones. En total, LATAM Airlines Group S.A. cuenta con más 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 futuras

Este informe contiene declaraciones proyectadas a futuro. Dichas declaraciones podrían contener palabras tales como "podría" "será," "espera," "pretende," "anticipa," "estima," "proyecta," "considera" u otras expresiones similares. Las declaraciones futuras son declaraciones que no son hechos históricos, incluyendo declaraciones acerca de nuestras convicciones y expectativas. Estas declaraciones se basan en los actuales planes de LATAM, así como estimaciones y proyecciones y, por lo tanto, Usted no debe confiar demasiado en las tales afirmaciones. Las declaraciones futuras involucran riesgos inherentes conocidos y desconocidos, incertidumbres y otros factores, muchos de los cuales están por fuera del control de LATAM y son difíciles de predecir. Le advertimos que una cantidad de importantes factores podrían causar que los resultados actuales difieran materialmente de aquellos contenidos en cualquier declaración futura. Esos factores e incertidumbres incluyen en particular los que se han descrito en los documentos que hemos presentado ante la Comisión de Bolsas y Valores de los Estados Unidos de Norteamérica. Las declaraciones futuras hacen mención solamente a partir de la fecha en que se realizaron las mismas, y no asumimos responsabilidad alguna de actualizar públicamente ninguna de las mismas, como resultado de nueva información, eventos futuros o cualquier otro factor.

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financieros Consolidados para el tercer trimestre del año 2015

	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre		
	2015	2014	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	2.113.683	2.637.086	-19,8%
Carga	309.781	410.486	-24,5%
Otros	91.358	93.728	-2,5%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	2.514.822	3.141.300	-19,9%
COSTOS			
Remuneraciones	-507.351	-607.417	-16,5%
Combustible	-658.840	-1.047.722	-37,1%
Comisiones	-81.769	-95.680	-14,5%
Depreciación y Amortización	-233.052	-251.231	-7,2%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-275.688	-330.120	-16,5%
Servicio a Pasajeros	-78.161	-79.603	-1,8%
Arriendo de Aviones	-133.442	-131.742	1,3%
Mantenimiento	-122.990	-114.993	7,0%
Otros Costos Operacionales	-302.959	-364.419	-16,9%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-2.394.252	-3.022.927	-20,8%
RESULTADO OPERACIONAL	120.570	118.373	1,9%
<i>Margen Operacional</i>	4,8%	3,8%	1,0 pp
Ingresos Financieros	32.706	23.347	40,1%
Gastos Financieros	-107.909	-85.930	25,6%
Otros Ingresos / Costos	-231.060	-152.729	51,3%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-185.693	-96.939	91,6%
Impuestos	82.204	4.106	1902,0%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-103.489	-92.833	11,5%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-113.344	-107.829	5,1%
Interes Minoritario	9.855	14.996	-34,3%
UTILIDAD NETA	-113.344	-107.829	5,1%
<i>Margen Neto</i>	-4,5%	-3,4%	-1,1 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	42,0%	3,7%	
EBITDA	353.622	369.604	-4,3%
<i>EBITDA Margen</i>	14,1%	11,8%	2,3 pp.
EBITDAR	487.064	501.346	-2,8%
<i>EBITDAR Margen</i>	19,4%	16,0%	3,4 pp.

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Para los 9 meses terminados el 30 de septiembre		
	2015	2014	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	6.434.371	7.853.657	-18,1%
Carga	994.548	1.256.130	-20,8%
Otros	289.899	256.676	12,9%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	7.718.818	9.366.463	-17,6%
COSTOS			
Remuneraciones	-1.611.200	-1.823.750	-11,7%
Combustible	-2.077.877	-3.155.006	-34,1%
Comisiones	-235.852	-304.311	-22,5%
Depreciación y Amortización	-705.585	-744.260	-5,2%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-834.071	-993.318	-16,0%
Servicio a Pasajeros	-222.679	-228.529	-2,6%
Arriendo de Aviones	-391.134	-392.815	-0,4%
Mantenimiento	-352.688	-346.033	1,9%
Otros Costos Operacionales	-922.965	-1.132.086	-18,5%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-7.354.051	-9.120.108	-19,4%
RESULTADO OPERACIONAL	364.767	246.355	48,1%
<i>Margen Operacional</i>	4,7%	2,6%	2,1 pp
Ingresos Financieros	64.590	68.596	-5,8%
Gastos Financieros	-313.492	-330.348	-5,1%
Otros Ingresos / Costos	-408.806	-146.562	178,9%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-292.941	-161.959	80,9%
Impuestos	119.157	-24.785	-580,8%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-173.784	-186.744	-6,9%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-203.018	-208.072	-2,4%
Interes Minoritario	29.234	21.328	37,1%
UTILIDAD NETA	-203.018	-208.072	-2,4%
<i>Margen Neto</i>	-2,6%	-2,2%	-0,4 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	37,0%	-13,5%	50,5 pp
EBITDA	1.070.352	990.615	8,0%
<i>EBITDA Margen</i>	13,9%	10,6%	3,3 pp.
EBITDAR	1.461.486	1.383.430	5,6%
<i>EBITDAR Margen</i>	18,9%	14,8%	4,2 pp.

LATAM Airlines Group S.A. Datos Operacionales Consolidados

	30 de septiembre			30 de septiembre		
	2015	2014	Var. %	2015	2014	Var. %
System						
ASKs-equivalente (millones)	53.104	51.554	3,0%	155.223	153.237	1,3%
RPKs-equivalente (millones)	38.530	38.727	-0,5%	112.280	113.811	-1,3%
Factor de Ocupación (basado en ASK-equivalente)	72,6%	75,1%	-2,6 pp	72,3%	74,3%	-1,9 pp
FO de Equilibrio (basado en ASK-equivalente)%	71,2%	73,7%	-2,5 pp	73,7%	70,2%	3,5 pp
Yield basado en RPK-equivalente (US Cent)	6,3	7,9	-20,1%	6,6	8,0	-17,3%
Ingresos Op. por ASK-equivalente (US Cent)	4,6	5,9	-22,8%	4,8	5,9	-19,5%
Costos por ASK-equivalente (US Cent)	4,7	6,0	-22,3%	5,0	6,2	-19,8%
Costos por ASK-equivalente ex fuel (US Centavos)	3,4	4,0	-13,7%			
Galones de Combustible Utilizados (millones)	311	306	1,8%	911	907	0,4%
Galones consumidos por 1.000 ASKs equivalentes	5,9	5,9	-1,14%			
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1,6	1,6	2,9%	1,6	1,6	1,6%
Número Total de Empleados (promedio)	52.421	53.062	-1,2%	53.003	53.319	-0,6%
Número Total de Empleados (al cierre)	51.866	52.897	-1,9%			
Passenger						
ASKs (millones)	34.522	32.880	5,0%	99.723	96.768	3,1%
RPKs (millones)	28.973	27.785	4,3%	82.848	80.533	2,9%
Pasajeros Transportados (miles)	17.571	17.339	1,3%	50.608	49.988	1,2%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	83,9%	84,5%	-0,6 pp	83,1%	83,2%	-0,1 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	7,3	9,5	-23,1%	7,8	9,8	-20,4%
Ingresos por ASK (US Centavos)	6,1	8,0	-23,7%	6,5	8,1	-20,5%
Cargo						
ATKs (millones)	1.765	1.774	-0,5%	5.273	5.365	-1,7%
RTKs (millones)	908	1.039	-12,7%	2.796	3.161	-11,6%
Toneladas Transportadas (miles)	254	268	-5,2%	738	811	-9,0%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	51,4%	58,6%	-7,2 pp	53,0%	58,9%	-5,9 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	34,1	39,5	-13,6%	35,6	39,7	-10,5%
Ingresos por ATK (US Centavos)	17,5	23,1	-24,2%	18,9	23,4	-19,4%

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 2015	Al 31 de diciembre 2014
Activos		
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.022.926	989.396
Otros activos financieros, corrientes	588.276	650.401
Otros activos no financieros, corrientes	344.102	247.871
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	976.144	1.378.837
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	392	308
Inventarios	203.512	266.039
Activos por impuestos, corrientes	71.469	100.708
Activos no corrientes mantenidos para la venta	929	1.064
Total activos corrientes	3.207.750	3.634.624
Propiedades, planta y equipos	10.558.010	10.773.076
Plusvalía	2.244.869	3.313.401
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.286.661	1.880.079
Otros activos no corrientes	677.737	883.250
Total activos no corrientes	14.767.277	16.849.806
Total activos	17.975.027	20.484.430
Patrimonio y Pasivos		
Otros pasivos financieros, corrientes	1.629.078	1.624.615
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.390.531	1.489.396
Pasivos por impuestos, corrientes	19.444	35
Otros pasivos no financieros	2.392.528	2.715.686
Total pasivos corrientes	5.431.581	5.829.732
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.338.891	7.389.012
Otros cuentas por pagar, no corrientes	566.675	577.454
Otras provisiones, no corrientes	476.466	703.140
Pasivos por impuestos diferidos	799.761	1.051.894
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	77.379	74.102
Otros pasivos no financieros	331.619	355.401
Total pasivos no corrientes	9.590.791	10.151.003
Total pasivos	15.022.372	15.980.735
Capital emitido	2.545.705	2.545.705
Ganancias acumuladas	334.736	536.190
Acciones propias en cartera	(178)	(178)
Otras reservas	(6.286)	1.320.179
Patrimonio atribuible al controlador	2.873.977	4.401.896
Participaciones no controladoras	78.678	101.799
Total patrimonio	2.952.655	4.503.695
Total pasivos y patrimonio	17.975.027	20.484.430

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 30 de septiembre 2015	Al 30 de septiembre 2014
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	8.546.230	9.434.101
Otros cobros por actividades de operación	69.853	76.377
Clases de pagos		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(5.316.193)	(6.607.670)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(1.669.876)	(1.832.337)
Otros pagos por actividades de operación	(231.010)	(362.026)
Intereses recibidos	34.465	8.236
Impuestos a las ganancias pagados	(30.077)	(79.234)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(191.865)	(30.026)
Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación	1.211.527	607.421
Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión		
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	273.390	441.720
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(348.301)	(303.847)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	45.016	517.739
Compras de propiedades, planta y equipo	(886.475)	(888.930)
Importes procedentes de la venta de activos intangibles	104	-
Compras de activos intangibles	(13.357)	(36.267)
Otras entradas (salidas) de efectivo	15.301	(15.723)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(914.322)	(285.308)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		
Importes procedentes de la emisión de acciones	-	156.344
Pagos por adquirir o rescatar las acciones e la entidad	-	792
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	1.161.306	428.080
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	115.000	561.151
Reembolsos de préstamos	(949.875)	(2.012.490)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	(241.778)	(280.979)
Dividendos pagados	(25.683)	(26.874)
Intereses pagados	(237.148)	(284.115)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(33.600)	(14.949)
Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(211.778)	(1.473.040)
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	85.427	(1.150.927)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(51.897)	(83.667)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	33.530	(1.234.594)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERÍODO	989.396	1.984.903
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO	1.022.926	750.309

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 30 de septiembre 2015	Al 31 de diciembre 2014
Total Activos	17.975.027	20.484.430
Total Pasivos	15.022.372	15.980.735
Total Patrimonio	2.952.655	4.503.695
Total Pasivos & Patrimonio	17.975.027	20.484.430
Cálculo Deuda Neta:		
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo	7.371.103	7.049.033
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	1.441.251	1.709.034
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	61.495	59.148
Caja y valores negociables	-1.542.275	-1.533.770
Deuda Neta Total	7.331.574	7.283.445

(*) Note: Includes minority interest

LATAM Airlines Group S.A.

Principales Ratios Financieros

	Al 30 de septiembre 2015	Al 31 de diciembre 2014
Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses	14,2%	12,3%
Deuda bruta ajustada (US\$ miles)	12.511.770	12.466.903
Deuda bruta ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,9	6,2
Deuda neta ajustada (US\$ miles)	10.969.495	10.933.133
Deuda neta ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,2	5,4

LATAM Airlines Group S.A.
Consolidated Flota

Al 30 de septiembre de 2015			
	Fuera de Balance	En Balance	Total
Flota Pasajeros			
Dash 8-200	2	0	2
Airbus A319-100	12	39	51
Airbus A320-200	60	95	155
Airbus A321-200	10	21	31
Airbus A330-200	2	8	10
Boeing 767-300	4	34	38
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-800	4	6	10
Boeing 787-900	4	2	6
TOTAL	104	209	313
Cargo Aircraft			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	3	8	11
TOTAL	5	10	15
TOTAL FLOTA	109	219	328

Note: Esta table incluye tres 767-300Fs y un Boeing 777F que LATAM actualmente se lo arrienda a otro operador.