

LATAM AIRLINES GROUP REPORTA ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS PARA EL SEGUNDO TRIMESTRE 2013, CONMEMORANDO EL PRIMER ANIVERSARIO DE LA FUSIÓN

Santiago, Chile, 20 agosto 2013 - LATAM Airlines Group SA (NYSE: LFL, IPSA: LAN; BOVESPA: LATM11), el grupo de aerolíneas líder en Latinoamérica, anunció hoy sus resultados financieros consolidados para el segundo trimestre finalizado el 30 de junio 2013. "LATAM" o "la Compañía" hace referencia a la entidad consolidada que incluye líneas aéreas de pasajeros y de carga en América Latina. Estas cifras fueron preparadas de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera (ifrs) y se expresan en dólares estadounidenses. La tasa de cambio promedio del Real brasileño / Dólar para el trimestre fue de R \$ 2,07 por dólar.

COMENTARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN ACERCA DEL PROCESO DE FUSIÓN Y RESULTADOS SEGUNDO TRIMESTRE 2013

El segundo trimestre de 2013 marca el primer aniversario de la fusión entre LAN Airlines S.A. ("LAN") y TAM S.A. ("TAM"). La compañía está satisfecha con el progreso durante los primeros doce meses desde concretada la fusión, y destaca importantes hitos alcanzados durante este período, incluyendo la integración de la mayoría de las funciones corporativas y de las áreas comerciales tanto de carga como de las operaciones internacionales de pasajeros. Adicionalmente, ha logrado armonizar los programas de viajero frecuente de las aerolíneas y ha obtenido avances significativos en iniciativas relacionadas con las renegociaciones de contratos, además de ir implementando de manera gradual un plan para traspasar las mejores prácticas en múltiples áreas de la compañía. Por otra parte, se está en proceso de integrar los sistemas de información, habiendo diseñado el proyecto la implementación de SAP en TAM y el establecimiento de plataformas de revenue management y mantenimiento comunes para ambas compañías, entre otras iniciativas. Todas estas iniciativas han contribuido en la mejora de los resultados financieros, y sitúan a la compañía en terreno firme para continuar implementando mejoras operacionales hacia el futuro.

En el mercado doméstico de pasajeros en Brasil, que representa 34% de la capacidad total de LATAM, los resultados han mejorado significativamente en el último año como resultado de una estrategia de reducción de capacidad, una adecuada segmentación del mercado y nuevas prácticas de revenue management. TAM continúa reduciendo capacidad, con una reducción de 1% durante 2012 y adicionalmente una reducción esperada de entre 7% y 9% para 2013. La estrategia aplicada por la compañía, permitió a TAM mejorar su factor de ocupación en 9 puntos porcentuales a 77,8% y los ingresos por ASK en más de 14% comparado con el segundo trimestre de 2012 (medidos en reales brasileños), consolidando su posición de liderazgo en el mercado brasileño con una participación de mercado de 40,3% al 30 de junio de 2013.

En cuanto a las operaciones internacionales de pasajeros, la estrategia ha estado enfocada en la racionalización de la capacidad en Brasil y en los países de habla hispana. La compañía espera un crecimiento de entre 2% y 4% para 2013, lo que implica una reducción de aproximadamente 10% en los ASK de diciembre 2013 comparado con diciembre 2012. Esta reducción es impulsada por la reducción de vuelos desde el aeropuerto Galeão en Rio de Janeiro hacia Europa y mediante la consolidación de las operaciones en el aeropuerto de Guarulhos en Sao Paulo, fortaleciendo la posición de Guarulhos como hub principal para vuelos regionales e internacionales en Sudamérica. La reducción de capacidad en el negocio internacional se produce en parte por suspender la operación de 10 aviones Airbus A330, los más viejos e ineficientes, y remplazando parte de esta capacidad con Boeing 767s de LAN, que tienen un costo por ASK más bajo. Este cambio nos permite proporcionar un mejor producto a nuestros pasajeros, ofreciendo clase Premium Business, con asientos full flat entre otras comodidades. Adicionalmente, nos hemos enfocado en optimizar la utilización de la capacidad del belly de nuestra flota de largo alcance para el transporte de carga, de manera de aprovechar la ventaja competitiva de nuestro modelo de negocios que integra transporte de pasajeros y carga.

Un importante hito en la operación internacional de pasajeros de TAM es el acuerdo de código compartido firmado con American Airlines, el cual fue lanzado el 15 de agosto de 2013, luego de la aprobación de CADE. En Estados Unidos, TAM opera vuelos a Miami, Nueva York y Orlando, mientras sus actuales acuerdos de código compartido ofrecen conectividad desde los hubs de Chicago y Houston. A través de este acuerdo de código compartido con American Airlines, TAM será capaz de ofrecer a sus pasajeros una mejor conectividad, ofreciendo 50 destinos adicionales dentro de Estados Unidos, a través de las conexiones de American Airlines desde Miami, Orlando y Nueva York. Adicionalmente, los pasajeros de American Airlines podrán acceder a ocho nuevos destinos en Brasil a través de vuelos operados por TAM desde Sao Paulo y Rio de Janeiro, y los pasajeros podrán acumular y canjear millas en los programas de viajero frecuente de ambas aerolíneas.

La Compañía está convencida que las condiciones macroeconómicas en Latinoamérica, con la depreciación de las monedas locales en la mayoría de los países y una mayor volatilidad, requiere un plan de flota conservador y flexible. En línea con la estrategia de disciplina de capacidad de la compañía, tanto en sus operaciones internacionales como domésticas en Brasil, y considerando las proyecciones de las condiciones macroeconómicas de la región, LATAM ha modificado su plan de flota para el período 2013-2015, reduciendo el número de entregas de aviones en 22 aeronaves y consecuentemente, reduciendo sus compromisos de flota en este período en US\$ 1,1 billones comparado con los compromisos al momento de la fusión. Sin embargo, mantenemos la flexibilidad de ajustar nuestros ASKs entre 3% y 6% por año en 2014 y 2015, para nuestra flota de corto y largo alcance.

En cuanto a la captura de sinergias, durante el primer año de fusión, entre julio de 2012 y junio de 2013, LATAM reconoció US\$ 233 millones en sinergias de la fusión, antes de gastos relacionados a ésta. Los costos no recurrentes ascendieron a US\$ 103 millones. Esperamos que las sinergias durante el año 2013 sean de entre US\$ 250 y US\$ 300 millones, y nos mantenemos confiados en que alcanzaremos nuestro objetivo de sinergias de entre US\$ 600 y US\$ 700 millones, a ser alcanzado en su totalidad hacia el cuarto año de la fusión (Junio 2016).

Adicionalmente, LATAM ha implementado reducción de costos e iniciativas de eficiencia enfocadas en reducir el consumo de combustible y en capturar la sinergias de costos relacionadas a la integración de LAN y TAM. Como resultados de estas iniciativas, y una caída de 9,9% en el precio del combustible comparado con el segundo trimestre de 2012, los costos por ASK-equivalente cayeron 6,2% durante el segundo trimestre 2013 comparado con el mismo periodo 2012 (pro forma).

A pesar de ser el trimestre estacionalmente más débil del año, el resultado del segundo trimestre 2013 muestra mejoras operacionales significativas comparadas al segundo trimestre 2012. Estos resultados reflejan el proceso de integración entre LAN y TAM, la reestructuración de las operaciones en Brasil, y la implementación de iniciativas estratégicas de largo plazo durante el primer año de la fusión, además del positivo efecto en costos de la caída del precio del combustible. LATAM Airlines Group reportó una ganancia operacional de US\$ 39.4 millones para el segundo trimestre de 2013, un aumento sustancial comparado a la pérdida proforma de US\$ 117,0 millones experimentada en el segundo trimestre de 2012. Esta mejora fue a pesar de la depreciación de 5,3% que experimentó el real brasileño en el período comparado al segundo trimestre de 2012. El margen operacional de la compañía alcanza un 1,3%, lo que refleja un aumento de 5,1 puntos en comparación al margen negativo de 3,8% en el segundo trimestre de 2012.

Teniendo en cuenta una pérdida no operacional y no caja de US\$ 361 millones relacionada a la depreciación de 10,4% del real brasileño al 30 de junio de 2013 comparado al 31 de marzo de 2013, LATAM Airlines Group reportó una pérdida neta de US\$ 329,8 millones durante el segundo trimestre de 2013, comparado a una pérdida neta consolidada proforma de US\$ 448,8 millones para el mismo período de 2012. La Compañía continúa trabajando en reducir la exposición de su balance a las fluctuaciones del tipo de cambio del real brasileño, y espera reducirlo completamente a mediados de 2014.

El segundo trimestre 2013 conmemora el primer aniversario de la oferta de canje que combinó los negocios de LAN y TAM el 22 de junio de 2012. Como resultado, en conformidad con IFRS 3, al 30 de junio de 2013, la compañía ha finalizado la asignación del precio de compra y los ajustes al valor justo de activos y pasivos resultantes de la combinación de negocios.

Finalmente, y de manera de proveer de mayor visibilidad a la comunidad de inversionistas, LATAM Airlines Group ha decidido complementar su información histórica proveyendo una estimación de su margen operacional trimestralmente hacia adelante. Actualmente, la compañía espera que el margen operacional para el año 2013 esté entre 4% y 6%, asumiendo un tipo de cambio promedio de alrededor de BRL/USD 2,30 y un precio del jet fuel de US\$ 122 por barril para el segundo trimestre de 2013.

RESULTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS PARA EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2013

A continuación se presenta el Estado de Resultados Consolidado de LATAM Airlines Group para el segundo trimestre de 2013, en miles de dólares estadounidenses. Los resultados pro forma para el segundo trimestre de 2012 se presentan con fines comparativos.

	Para el trimestre terminado el 30 de junio		
	2013	2012	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	2.520.129	2.554.638	-1,4%
Carga	486.527	478.244	1,7%
Otros	92.255	56.149	64,3%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	3.098.911	3.089.031	0,3%
COSTOS			
Remuneraciones	-639.973	-638.874	0,2%
Combustible	-1.027.596	-1.158.205	-11,3%
Comisiones	-89.244	-110.276	-19,1%
Depreciación y Amortización	-250.944	-261.716	-4,1%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-339.692	-343.395	-1,1%
Servicio a Pasajeros	-85.919	-66.394	29,4%
Arriendo de Aviones	-92.713	-103.294	-10,2%
Mantenimiento	-128.969	-128.947	0,0%
Otros Costos Operacionales	-404.501	-394.922	2,4%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-3.059.551	-3.206.023	-4,6%
RESULTADO OPERACIONAL EXCLUYENDO COSTOS NO RECURRENTE	39.360	-116.992	-133,6%
<i>Margen Operacional</i>	1,3%	-3,8%	5,1 pp
Ingresos Financieros	9.921	38.106	-74,0%
Gastos Financieros	-116.251	-122.271	-4,9%
Otros Ingresos/ Costos	-386.570	-435.557	-11,2%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-453.540	-636.714	-28,8%
Impuestos	130.695	190.385	-31,4%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-322.845	-446.329	-27,7%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-329.830	-448.793	-26,5%
Interes Minoritario	6.985	2.464	183,5%
UTILIDAD NETA EXCLUYENDO COSTOS NO RECURRENTE	-329.830	-448.793	-26,5%
<i>Margen Neto</i>	-10,6%	-14,5%	3,9 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	28,4%	29,8%	
EBITDA	290.304	144.724	100,6%
<i>EBITDA Margen</i>	9,4%	4,7%	4,7 pp
EBITDAR	383.017	248.018	54,4%
<i>EBITDAR Margen</i>	12,4%	8,0%	4,3 pp

Nota: La información trimestral completa de resultados proforma se encuentra en el sitio web de la Compañía: <http://www.latamairlinesgroup.net>

Nota: Los estados financieros para LATAM de 2012 con los cuales se prepararon los estados financieros proforma, han sido reexpresados, como es descrito más adelante en el documento bajo "Revisión retrospectiva de los Estados Financieros del año fiscal 2012"

COMENTARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN PARA LOS RESULTADOS DEL SEGUNDO TRIMESTRE DEL 2013

LATAM Airlines Group reportó una mejora significativa en términos operacionales comparado al segundo trimestre de 2012, con un resultado operacional que alcanzó US\$ 39,4 millones, comparado a una pérdida operacional de US\$ 117 millones en igual trimestre 2012. El margen operacional alcanzó el 1,3%, lo que representa una mejora de 5.1pp en comparación con el mismo periodo de 2012. A pesar de ser el trimestre estacionalmente más bajo del año, este resultado refleja mejoras importantes en la gestión de costos e ingresos que LATAM ha sido capaz de lograr a medida que se continúa avanzando en el proceso de capturar eficiencias y sinergias esperadas de la fusión.

La pérdida neta en el trimestre llegó a US\$ 329,8 millones, lo que representa una disminución de 26,5% en comparación con una pérdida neta proforma de US\$ 448,8 en el segundo trimestre de 2012. Este resultado incorpora la depreciación de 10,4% del real brasileño al 30 de junio de 2013 comparado al 31 de marzo de 2013.

Los ingresos totales en el segundo trimestre de 2013 alcanzaron \$ 3.098,9 millones en comparación con ingresos proforma de US\$ 3.089,0 millones en el segundo trimestre de 2012. El aumento de 0,3% es el resultado de un aumento de 1,7% en los ingresos de carga y un aumento del 64,3% en otros ingresos, parcialmente compensado por una disminución de 1,4% en los ingresos de pasajeros. Estas variaciones incorporan el impacto negativo de la depreciación de 5,3% del real durante el segundo trimestre de 2013 comparado con el segundo trimestre de 2012. Los ingresos de pasajeros y carga representaron al 81,3% y el 15,7% del total de ingresos, respectivamente, en el segundo trimestre de 2013.

Los ingresos de pasajeros disminuyeron 1.4% durante el trimestre a pesar de un aumento de 1,9% en el tráfico de pasajeros, como resultado de una ligera disminución en la capacidad y una disminución del 3,3% en los yields en comparación con el segundo trimestre de 2012. El factor de ocupación aumentó de 77,2% a 79,1%. Los ingresos por ASK (RASK) disminuyeron 0.7% en comparación con el segundo trimestre de 2012, incluyendo el efecto de la devaluación del real brasileño en los ingresos denominados en esa divisa durante el segundo trimestre de 2013.

Durante el segundo trimestre de 2013, las operaciones domésticas de la compañía en los países de habla hispana (SSC) han mantenido un fuerte crecimiento del tráfico. El crecimiento del tráfico de pasajeros durante el trimestre alcanzó 12,6%, mientras que la capacidad total de pasajeros medida en ASKs aumentó 15,3%. El factor de ocupación alcanzó el 74,8%, 1,8 puntos porcentuales menos que en 2012, impulsando una caída en los ingresos unitarios.

En el mercado doméstico de pasajeros en Brasil los resultados han mejorado significativamente en el último año como resultado de nuestra estrategia. Nuestra estrategia de reducción de capacidad, adecuada segmentación del mercado y nuevas prácticas de revenue management han permitido a TAM mejorar su factor de ocupación en 9 puntos porcentuales, alcanzando un factor de ocupación de 77,8%, y mejorar los ingresos por ASK en más de 14% en reales, comparado con el segundo trimestre de 2012. En dólares el RASK también aumenta a pesar de la depreciación promedio del real de 5,3% durante el segundo trimestre de 2013 comparado con el segundo trimestre 2012.

Durante el segundo trimestre de 2013, las operaciones internacionales de pasajeros de LATAM Airlines Group continuaron siendo afectadas por el aumento de la capacidad de aerolíneas internacionales que vuelan a América del Sur, así como por la debilidad de los mercados europeos, ambos afectando los ingresos unitarios. La capacidad de pasajeros de LAN y TAM en las rutas internacionales creció un 3,6% durante el segundo trimestre de 2013 en comparación con el segundo trimestre de 2012. El tráfico aumentó 0,6%, lo que resultó en una disminución de 2,5 puntos porcentuales en el factor de ocupación.

Los ingresos de carga aumentaron un 1,7% durante el segundo trimestre de 2013 como resultado de un aumento de 3,3% en el tráfico de carga, parcialmente compensado por una disminución de 1,5% en los yields. La capacidad aumentó en 3,2%, lo que resultó en un ligero aumento en el factor de ocupación. El aumento del tráfico se debe principalmente a demanda estacional que se retrasó con respecto al año anterior. Por otra parte, la disminución en los yields refleja el desafiante escenario en los mercados de carga de América Latina, debido a la disminución de la demanda en las rutas a América Latina, en especial las importaciones en Brasil, así como a mayores presiones competitivas de operadores regionales e internacionales. La disminución también refleja el impacto de la depreciación de 5,3% del real brasileño en los ingresos de carga del mercado doméstico Brasil.

El aumento en la capacidad es el resultado de la incorporación de dos nuevos aviones de carga Boeing 777 durante el segundo semestre de 2012, así como de la capacidad de belly adicional que resulta de la incorporación de nuevos aviones de fuselaje ancho de pasajeros, parcialmente compensado por ajustes de capacidad de la flota carguera.

La compañía ha continuado optimizando el uso de los bellies de sus aviones de pasajeros eficientemente, de manera de maximizar las sinergias relacionadas al modelo de negocio integrado de pasajeros/carga.

Otros ingresos aumentaron 64,3%, alcanzando los US\$92,3 millones durante el segundo trimestre de 2013. Este incremento se explica principalmente por el crecimiento en los ingresos por handling y arriendo de aeronaves, además de ingresos por US\$ 12 millones relacionados a la venta en modalidad de sale and leaseback de 10 aviones Airbus A330, de un aumento en los ingresos de Multiplus producto de canjes no aéreos y caducos; y de US\$ 3 millones de la venta de un motor de repuesto.

Los **costos operacionales** durante el segundo trimestre de 2013 alcanzaron US\$ 3.059,6 millones, lo que representa una disminución de 4,6% en comparación con los costos operacionales pro forma en el segundo trimestre de 2012. Esto resultó en una reducción de 6,2% en el costo por ASK equivalente. La reducción de los costos refleja una disminución de 9,9% en el precio promedio del barril de combustible. Excluyendo el combustible, el costo por ASK equivalente disminuyó 3,1% como resultado de sinergias de costos y eficiencias relacionadas con el proceso de integración entre LAN y TAM, así como también el positivo impacto de la depreciación del real en ciertos ítems de costos. Los cambios en los costos operacionales se debieron principalmente a lo siguiente:

- **Las remuneraciones** aumentaron 0,2%, impulsadas por un aumento del 2,6% en el número de empleados, lo que fue parcialmente compensado por el impacto positivo de la depreciación de 5,3% del real brasileño durante el trimestre en comparación con el segundo trimestre de 2012.
- **El gasto por combustible** se redujo en 11,3% debido principalmente a una disminución de 1,2% en los galones de combustible consumidos, en línea con los programas de eficiencia de la compañía y un cambio de mix entre aviones narrow y widebody, además de una disminución del 9,9% en el precio promedio por barril de combustible. Adicionalmente, la compañía reconoció una ganancia de US\$1,6 millones en cobertura de combustible, comparada con una pérdida de US\$3,0 millones por cobertura en el segundo trimestre de 2012.
- **Las comisiones a agentes** se redujeron 19,1% debido a una disminución de 15,7% y 32,2% en las comisiones promedio de pasajeros y carga, respectivamente.
- **El ítem de depreciación y amortización** disminuyó 4.1% principalmente como resultado del sale and leaseback de 10 aviones Airbus A330 en junio 2013, y de la depreciación de 5,3% del real brasileño en el trimestre en comparación con el segundo trimestre de 2012.
- **Los otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 1,1%, debido principalmente a la disminución de las tasas aeronáuticas, como resultado de iniciativas de eficiencia de TAM, parcialmente compensado por un cargo de US\$ 3,5 millones relacionado al conflicto con Intercargo en Argentina.
- **El gasto en servicio a pasajeros** aumentó 29,4%, impulsado por un aumento del 2,8% en el número de pasajeros transportados y un aumento en el valor de los servicios por pasajero.

- **El arriendo de aviones** disminuyó un 10,2% como consecuencia de la devolución de 13 aviones arrendados durante los últimos 12 meses, parcialmente compensado por la llegada de 4 aviones bajo leasing operacional.
- **Los costos de mantenimiento** no tuvieron variación a pesar de una flota más grande, como resultado de las iniciativas de renovación de la flota.
- **Otros gastos operacionales** aumentaron 2,4%, debido principalmente a mayores gastos de marketing y otros gastos de venta.

Resultados no operacionales

- **Los ingresos financieros** se redujeron desde US\$ 38,1 millones en el segundo trimestre de 2012 a US\$ 9,9 millones en el segundo trimestre de 2013, principalmente debido a una menor caja promedio durante el trimestre, además de menores tasas de interés y el impacto de la depreciación del real brasileño en la caja y efectivo denominadas en esa divisa
- **Los gastos por intereses** disminuyeron desde US\$ 122,3 millones en el segundo trimestre de 2012 a US\$ 116,3 millones en igual período de 2013, debido principalmente a una menor tasa de interés promedio, parcialmente compensada por una mayor deuda relacionada al financiamiento de flota.
- En el ítem **otros ingresos (costos)**, la compañía registró una pérdida de US\$386,6 millones, debido principalmente a pérdidas por tipo de cambio de \$361 millones como resultado de la depreciación de 10.4% del real brasileño entre el 31 de marzo y el 30 de junio de 2013. Esto se compara a una pérdida US\$435.6 millones en el segundo trimestre 2012, que incluye una pérdida por tipo de cambio de \$431 millones reconocida por TAM.

IMPACTO DE LA COMBINACIÓN DE NEGOCIOS

La fusión entre LAN y TAM ha sido contabilizada como combinación de negocios, con LAN tratado como el adquirente de TAM. El precio de compra se determinó de conformidad con IFRS 3, como la suma del valor justo de las acciones entregadas de LAN más el pago en efectivo en relación con la condición *squeeze-out* de los accionistas restantes de TAM. Siguiendo este criterio, el precio de compra total al 22 de junio de 2012 fue de US\$ 3.782,2 millones.

Como resultado de la consolidación, ciertos activos y pasivos de TAM que se contabilizaban a sus valores históricos, fueron incorporados en el balance de LATAM a su valor justo, como es requerido por los principios contables aplicables. Estas normas permiten un periodo de medición de un año, requiriendo que los ajustes a valor justo sean realizados durante ese período y sean ajustados contra la plusvalía anteriormente reportada. Desde el 30 de junio de 2013 la asignación del precio de compra se ha completado. La plusvalía anteriormente informada se ha ajustado para reflejar los cambios del valor justo en este período de un año. La plusvalía al 30 de junio de 2013 equivale a US\$ 3.726 millones.

Los principales ajustes a las cuentas de balance de TAM como resultado de la consolidación de LATAM Airlines Group se relacionaron con el valor justo de lo siguiente: (i) slots aeroportuarios (Congonhas, JFK y Heathrow), (ii) el programa de fidelidad de Multiplus, (iii) flota, y (iv) otras provisiones, incluyendo procedimientos legales y otros pasivos contingentes con una probabilidad de pérdida inferior al 50%, que no son contabilizadas en el curso normal de los negocios, pero que deben ser contabilizados a su valor justo de existir una combinación de negocios, de acuerdo a las normas de contabilidad (IFRS 3).

Re-expresión de los Estados Financieros del ejercicio 2012

Los estados financieros de LATAM incluidos en este reporte del segundo trimestre han sido re-expresados como es descrito en los siguientes párrafos.

Como es requerido bajo IFRS 3, la compañía re-expresó su balance para dar cuenta de los cambios en la asignación del precio de compra, como resultado de los ajustes al valor justo mencionados anteriormente, lo que resultó en un aumento en los activos (no plusvalía) de la compañía de US\$ 485 millones al 31 de diciembre de 2012 y a un aumento de US\$ 1.039 millones en los pasivos, resultando en una plusvalía de US\$ 3.726 millones.

Adicionalmente, siguiendo con el análisis del cálculo del valor justo como parte de la asignación del precio de compra, se identificaron ciertos errores en los estados financieros históricos de TAM, ocurridos en 2012 y períodos anteriores. Estos errores no son materiales para LATAM, pero pueden ser materiales para TAM y, por tanto, pueden requerir de la re-emisión de los estados financieros de TAM para 2012 y/o los años anteriores. Los errores en los estados financieros de TAM ascienden a US\$ 599 millones a diciembre de 2012, de los cuales US\$ 416 millones tienen relación a ingresos e ingresos diferidos, y US\$ 183 millones están relacionados a impuestos e impuestos diferidos. Estos errores derivaron en la re-expresión de los estados financieros del Grupo en 2012, de manera de ser corregidos y de reflejar otros ajustes nominales, y fueron tomados en consideración en la asignación del precio de compra relacionada a la fusión con TAM.

Como consecuencia, los estados financieros consolidados del Grupo para 2012 han sido re-expresados retroactivamente de manera que reflejen tanto la corrección de los estados financieros históricos de TAM como los ajustes al valor justo. Estas revisiones resultaron en una disminución de la utilidad de Grupo LATAM Airlines durante 2012 por un monto de US\$ 30 millones. Estas revisiones no tienen ningún impacto significativo en los resultados futuros de la compañía ni en su generación de caja posterior al 31 Diciembre, 2012.

FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

A continuación se resumen los indicadores del balance para LATAM Airlines Group desde el 30 de junio de 2013, en miles de dólares estadounidenses.

	Al 30 de junio 2013	Al 31 de diciembre 2012
Total Activos	21.726.902	22.326.339
Total Pasivos	17.005.057	17.105.654
Total Patrimonio	4.721.845	5.220.685
Total Pasivos & Patrimonio	21.726.902	22.326.339
Cálculo Deuda Neta:		
Obligaciones con bancos e instituciones financieras corto y largo plazo	7.270.828	6.471.737
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	2.518.622	3.087.820
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	178.246	199.950
Caja y valores negociables	-1.241.984	-1.120.335
Deuda Neta Total	8.725.712	8.639.172

LATAM Airlines Group S.A.
Principales Ratios Financieros

	As of June 30, 2013	As of December 31, 2012
Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses	9,3%	8,4%
Deuda bruta ajustada (US\$)	13.327.104	13.150.171
Deuda bruta ajustada / EBITDAR (12 meses)	7,17	8,04
Deuda neta ajustada (US\$)	12.085.120	12.029.836
Deuda neta ajustada / EBITDAR (12 meses)	6,50	7,35

Al final del segundo trimestre de 2013, LATAM reportó US\$ 1.242,0 millones en efectivo y equivalentes al efectivo, incluyendo algunas inversiones de alta liquidez contabilizadas como inversiones en otros activos financieros corrientes. Además, al 30 de junio de 2013, la compañía reportó depósitos con los fabricantes de aeronaves (pre delivery payments) por US\$ 844 millones, de los cuales US\$ 559 millones fueron financiados directamente por LATAM. A su vez, al 30 de junio de 2013, el Grupo tiene US\$ 208 millones en líneas de crédito comprometidas con bancos chilenos e internacionales, de los cuales US\$ 160 han sido utilizados en financiamientos de corto plazo con los bancos correspondientes.

El 11 de junio de 2013, la Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM aprobó la oferta de acciones propuesta por la Compañía de ofrecer hasta 63,5 millones de nuevas acciones. El aumento de capital social se realizará a través de una oferta de derechos preferentes en Chile, y fuera de Chile, con el propósito de financiar parte del plan de inversión de LATAM para los próximos años, especialmente el crecimiento y renovación de la flota, así como para fortalecer la situación financiera de la Compañía. Hasta 1,5 millones de las nuevas acciones se destinarán para planes de opciones, de conformidad con el derecho corporativo chileno.

La Junta Directiva de LATAM determinará el precio, el mecanismo, el calendario, procedimientos y otras condiciones para la emisión de las nuevas acciones, incluyendo pero no limitado a todos los términos y condiciones de los planes de compensación de la Compañía. La Compañía está actualmente avanzando en los requisitos normativos necesarios para registrar las nuevas acciones y espera lanzar la oferta de derechos preferentes hacia fines del cuarto trimestre de 2013.

Luego de la combinación de negocios entre LAN y TAM, las entregas futuras de aviones para ambas aerolíneas son incorporadas a LATAM Airlines Group, donde el nuevo enfoque de financiamiento de la flota será una combinación de deuda garantizada por ECAS, sale & leaseback y financiamiento comercial, incluyendo deuda senior y junior y estructuras basadas en impuestos. El tenor típico para estas financiaciones es de doce años.

Uno de los principales objetivos de LATAM Airlines Group es reducir la volatilidad en los resultados financieros de TAM causados por factores externos, tales como fluctuaciones del precio del combustible y fluctuaciones en el tipo de cambio. Con el objetivo de reducir el impacto del tipo de cambio, producto del descalce de las cuentas del balance de TAM entre los activos denominados en reales y pasivos denominados en dólares de los Estados Unidos, la compañía está en proceso de incorporar aviones pertenecientes al balance de TAM, y la deuda comprometida de estos, al balance de LATAM, el cual tiene su balance denominado en dólares de Estados Unidos. Adicionalmente, la mayoría de los aviones incorporados después del 22 de junio del 2012 han sido financiados en su mayoría por LATAM Airlines Group, sin importar que área del grupo opere el avión, ya sea a través de LAN o TAM. Al 30 de junio de 2013, LATAM ha reducido la exposición al real brasileño del balance de TAM de US\$4,1 billones al 30 de junio de 2012 a US\$2,4 billones, y espera reducirlo a aproximadamente a US\$0,9 billones a fines de 2013 y cercano a cero en Junio de 2014. La volatilidad en los flujos de caja de TAM producidas por fluctuaciones en el tipo de cambio se espera que sean parcialmente mitigadas en el tiempo por la cobertura natural generada por la diversificada naturaleza de los flujos de caja del Grupo.

Todas las actividades de cobertura son realizadas por LATAM Airlines Group. Otro de los objetivos principales de la compañía es la mitigación de las fluctuaciones en el precio de los combustibles a través del traspaso por medio de cargos por combustible, tanto en sus operaciones de pasajeros como de carga. Por esto, la compañía ha cubierto aproximadamente el 76% de su consumo estimado de petróleo para el tercer trimestre del 2013 y el 59% del consumo promedio estimado para el cuarto trimestre de 2013. La estrategia de cobertura consiste en una mezcla de collares, swaps y opciones para Brent y jet fuel.

PLAN DE LA FLOTA

Dada la estrategia de capacidad de la Compañía en el negocio doméstico e internacional, y el entorno macroeconómico esperado para los mercados Latinoamericanos donde operamos, LATAM Airlines ha modificado su plan de flota que ha resultado en una reducción de US\$ 1,1 billones en compromisos de flota para el período 2013-2015, una reducción de 17% comparado a junio 2012 cuando LAN y TAM se fusionaron.

Hemos reducido las llegadas en 21 aviones de corto alcance y 1 avión de largo alcance entre 2013 y 2015. En línea con nuestra estrategia de aumentar la eficiencia y reducir los costos por ASK, nuestras órdenes de flota para este período se concentran en Airbus A321s en la flota de corto alcance y los Boeing B787 en la flota de largo alcance.

También estamos enfocados en construir y mantener flexibilidad en nuestro plan de flota, de manera de enfrentar mejor la volatilidad inherente a las operaciones en la mayoría de los países de Latinoamérica. Nuestro plan de flota actual nos entrega flexibilidad de ajustar nuestros ASKs entre 3% y 6% por año en 2014 y 2015, para nuestra flota de corto y largo alcance.

Los cambios en nuestro plan de flota son el resultado de la modificación del calendario de llegadas de aviones así como también en ventas, sale and leasebacks y devoluciones, los cuales pueden generar costos no recurrentes en los resultados de los próximos trimestres. Adicionalmente, estimamos que la flota fuera de operación, incluyendo los 3 Boeing B787 de LAN entre enero y mayo de 2013, generaran costos de aproximadamente US\$50 millones a US\$60 millones durante 2013. Estos costos son reconocidos en el estado de resultados a medida que se generan.

Durante el segundo trimestre de 2013, el Grupo recibió 9 Airbus A320 y 3 Boeing 767-300ER. A su vez, la compañía devolvió 2 aviones Airbus A319, 1 Airbus A320 y 1 Bombardier Dash 8-200 y vendió 2 aviones Airbus A318.

El plan de flota estimado actual de Grupo LATAM Airlines y los gastos de capital asociados se muestran en la siguiente tabla.

	Al final del año	2013	2014	2015
FLOTA PASAJEROS				
Dash 8-200		7	5	5
Dash 8-Q400		1	0	0
Boeing 737-700		6	2	0
Airbus A319-100		47	44	41
Airbus A320-200		160	161	169
Airbus A321-200		10	20	32
Airbus A330-200		20	10	10
Boeing 767-300		43	37	35
Airbus A340-300/500		3	3	0
Boeing 777-300 ER		10	10	10
Boeing 787-8/-9		5	10	17
TOTAL FLOTA PASAJEROS		312	302	319
FLOTA CARGA				
Boeing 777-200F		4	4	4
Boeing 767-300F		11	11	11
TOTAL FLOTA CARGA		15	15	15
TOTAL FLOTA		327	317	334
Inversión Total Flota (US\$ millones)		1.953	1.343	1.773

PERSPECTIVAS

La compañía espera un crecimiento de la capacidad total medida en ASK para 2013 de entre 0% y 2%. En el negocio internacional esperamos un crecimiento de entre 2% a 4% para el año. Se espera que la capacidad en el negocio doméstico de Brasil disminuya entre un 7% y un 9% en 2013. En los países de habla hispana, se espera que la capacidad aumente entre un 12% y un 14%.

En cuanto a las operaciones de carga, Grupo LATAM Airlines espera un crecimiento ATK de carga entre 0% y 2% para todo el año 2013, impulsado principalmente por la incorporación de dos nuevos cargueros B777 en septiembre y octubre de 2012, así como la capacidad de belly adicional en los aviones de pasajeros.

Como fue mencionado anteriormente, la compañía ha decidido cambiar sus políticas en cuanto a las perspectivas, y desde ahora proveerá trimestralmente una estimación del margen operacional para el año completo. Actualmente, la compañía espera un margen operacional de entre 4% y 6% para el año 2013, considerando un tipo de cambio promedio de BRL/USD 2,30 y precio de jet fuel de US\$ 122 por barril para el segundo trimestre de 2013.

Grupo LATAM Airlines revisará estas perspectivas trimestralmente, de manera de incorporar cualquier cambio importante en las variables macroeconómicas o en el desempeño operacional.

		2013 - 2012	Dic 13 - Dic 12
Crecimiento ASKs (Pasajeros)	Total	0% / 2%	approx. -4%
	Internacional (largo alcance y regional)	2% / 4%	approx. -10%
	Doméstico Brasil	-7% / -9%	approx. -2%
	Doméstico Países Habla Hispana	12% / 14%	approx. 13%
Crecimiento ATKs (Carga)		0% - 2%	
Sinergias (EBITDA)	(Año fiscal 2013)	US\$ 250-300mm	
Margen Operacional	(Año fiscal 2013)	4% / 6%	
Tipo de cambio promedio (BRL/USD)	(2° semestre 2013)	2.30	
Precio Jet Fuel (US\$ por barril)	(2° semestre 2013)	122	

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 para pasajeros a alrededor de 135 destinos en 22 países y servicios de carga a alrededor de 144 destinos en 27 países, con una flota de 321 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

Este informe es sólo para efectos informativos y no constituye una oferta o la solicitud de una oferta para vender, comprar o suscribir valores en los Estados Unidos o en otros países. Las acciones no pueden ser ofrecidas o vendidas en Estados Unidos sin la existencia de un registro, y cualquier oferta pública de acciones en los Estados Unidos se hará por medio de un prospecto presentado ante la "US Securities and Exchange Commission" que, al ser presentado, pueden ser obtenido por LATAM y contendrá información detallada sobre LATAM y su gestión, así como los estados financieros. LATAM pretende registrar la oferta de derecho preferente en Estados Unidos.

Nota sobre las declaraciones de expectativas futuras

Este reporte contiene declaraciones sobre expectativas futuras. Estas pueden incluir palabras como "anticipa", "estima", "espera", "proyecta" "pretende", "planea", "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 los planes actuales, estimaciones y proyecciones, y por lo tanto no deben ser sobrevaloradas. Las declaraciones sobre expectativas futuras conllevan ciertos riesgos e incertidumbres. 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 el documento que la Compañía presentó a la U.S. Securities and Exchange Commission. 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. Estadísticas Operacionales Consolidadas

	Para el trimestre terminado el 30 de junio			Para los seis meses terminados el 30 de junio		
	2013	2012	Var. %	2013	2012	Var. %
System						
ASKs-equivalente (millones)	51.499	51.071	0,8%	106.504	104.198	2,2%
RPKs-equivalente (millones)	36.637	35.801	2,3%	75.490	73.091	3,3%
Factor de Ocupación (basado en ASK-equivalente)%	71,1%	70,1%	1,0 pp	70,9%	70,1%	0,7 pp
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ASK-equivalent	72,7%	74,7%	-2,0 pp	72,2%	66,3%	5,9 pp
Yield basado en RPK-equivalente (US Centavos)	8,2	8,5	-3,1%	8,4	8,6	-2,6%
Ingresos Operacionales por ASK-equivalente (US Centavos)	5,8	5,9	-1,7%	6,0	6,0	-1,6%
Costos por ASK-equivalente (US Centavos)	6,2	6,6	-6,2%	6,2	6,5	-5,1%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	308	312	-1,2%	638	637	0,2%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1,6	1,6	-0,9%	1,6	1,6	-0,7%
Número Total de Empleados	55.997	53.878	3,9%	55.997	53.878	3,9%
Passenger						
ASKs (millones)	31.426	31.620	-0,6%	65.829	64.905	1,4%
RPKs (millones)	24.861	24.401	1,9%	52.152	50.129	4,0%
Pasajeros Transportados (miles)	15.579	15.155	2,8%	32.192	30.724	4,8%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	79,1%	77,2%	1,9 pp	79,2%	77,2%	2,0 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	10,1	10,5	-3,2%	10,3	10,7	-3,1%
Ingresos por ASK (US Centavos)	8,0	8,1	-0,7%	8,2	8,2	-0,6%
Cargo						
ATKs (millones)	1.907	1.848	3,2%	3.864	3.733	3,5%
RTKs (millones)	1.119	1.083	3,3%	2.217	2.181	1,6%
Toneladas Transportadas (miles)	290	283	2,4%	620	554	11,8%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	58,7%	58,6%	0,1 pp	57,4%	58,4%	-1,1 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	43,5	44,2	-1,5%	42,7	43,7	-2,3%
Ingresos por ATK (US Centavos)	25,5	25,9	-1,4%	24,5	25,6	-4,1%

LATAM Airlines Group S.A.
Balance Consolidado (En miles de USD)

	Al 30 de junio, 2013	Al 31 de diciembre, 2012
Activos		
Efectivo y equivalentes al efectivo	790.929	650.263
Otros activos financieros, corrientes	540.311	636.543
Otros activos no financieros, corrientes	229.342	169.821
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.708.613	1.417.531
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	1.294	15.187
Inventarios	207.066	176.818
Activos por impuestos, corrientes	233.635	210.368
Activos no corrientes mantenidos para la venta	10.894	47.655
Total activos corrientes	3.722.084	3.324.186
Propiedades, planta y equipos	11.219.919	11.807.076
Plusvalía	3.890.181	4.213.160
Activos intangibles distintos de la plusvalía	2.202.507	2.382.399
Otros activos no corrientes	692.211	590.514
Total activos no corrientes	18.004.818	19.002.153
Total activos	21.726.902	22.326.339
Patrimonio y Pasivos		
Otros pasivos financieros, corrientes	2.288.537	2.047.330
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.579.466	1.689.990
Pasivos por impuestos, corrientes	107.284	115.481
Otros pasivos no financieros	2.508.076	2.444.766
Total pasivos corrientes	6.483.363	6.297.567
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.662.477	7.698.857
Otros cuentas por pagar, no corrientes	1.012.618	1.085.601
Otras provisiones, no corrientes	1.176.931	1.306.872
Pasivos por impuestos diferidos	541.165	579.339
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	41.653	38.095
Otros pasivos no financieros	86.850	99.323
Total pasivos no corrientes	10.521.694	10.808.087
Total pasivos	17.005.057	17.105.654
Capital emitido	1.605.165	1.501.018
Ganancias acumuladas	800.711	1.076.136
Acciones propias en cartera	(178)	(203)
Otras reservas	2.222.417	2.535.100
Patrimonio atribuible al controlador	4.628.115	5.112.051
Participaciones no controladoras	93.730	108.634
Total patrimonio	4.721.845	5.220.685
Total pasivos y patrimonio	21.726.902	22.326.339

LATAM Airlines Group S.A.
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo (En miles de USD)

	Al 30 de junio, 2013	Al 30 de junio, 2012
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	6.281.216	3.263.996
Otros cobros por actividades de operación	7.373	28.308
Clases de pagos		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(4.920.124)	(2.443.298)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(1.250.371)	(515.103)
Otros pagos por actividades de operación	(18.213)	(18.000)
Intereses recibidos	4.939	6.729
Impuestos a las ganancias pagados	(47.493)	(29.470)
Otras entradas (salidas) de efectivo	46.381	5.622
Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación	103.708	298.784
Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión		
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(59.346)	77.312
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	154.799	42
Compras de propiedades, planta y equipo	(907.467)	(450.607)
Compras de activos intangibles	(13.408)	(19.832)
Importes procedentes de otros activos a largo plazo	14.386	-
Otras entradas (salidas) de efectivo	77.334	269.464
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(733.702)	(123.621)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		
Importes procedentes de la emisión de acciones	104.351	10.226
Pagos por adquirir o rescatar las acciones de la sociedad	(148)	(203)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	1.147.107	179.578
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	535.940	110.000
Reembolsos de préstamos	(550.142)	(245.204)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	(240.279)	(48.303)
Dividendos pagados	(18.518)	(103.517)
Intereses pagados	(173.715)	(55.215)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(33.810)	60.694
Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	770.786	(91.944)
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	140.792	83.219
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(126)	(79)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	140.666	83.140
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL PERÍODO	650.263	374.407
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL PERÍODO	790.929	457.547

LATAM Airlines Group S.A.
Flota Consolidada

	Al 30 de junio de 2013		Total
	Fuera de Balance	En Balance	
Flota Pasajeros			
Dash 8-200	9	0	9
Dash 8-Q400	4	0	4
Boeing 737-700	6	0	6
Airbus A318-100	0	3	3
Airbus A319-100	16	39	55
Airbus A320-200	63	87	150
Airbus A321-200	1	9	10
Airbus A330-200	12	8	20
Boeing 767-300	8	37	45
Airbus A340-300/500	3	4	7
Boeing 777-300 ER	0	8	8
Boeing 787-8/-9	0	3	3
TOTAL	122	198	320
Cargo Aircraft			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	4	8	12
TOTAL	6	10	16
TOTAL FLOTA	128	208	336

NOTA: Al 30 de junio, 2013, 11 aviones no se encontraban operand como resultado de procesos de venta o devolución (2 Airbus A318s, 4 Dash 8-Q400s, 2 Airbus A340-500s and 3 Airbus A330s).