

LATAM AIRLINES REPORTA UNA GANANCIA OPERACIONAL DE US\$ 15 MILLONES PARA EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2014

Santiago, Chile, 12 de agosto de 2014 – LATAM Airlines Group S.A. (NYSE: LFL; IPSA: LAN; BOVESPA: LATM33), aerolínea líder en América Latina, anuncia hoy sus resultados financieros consolidados para el segundo trimestre finalizado el 30 de junio de 2014. “LATAM” o “Compañía” se refiere a la entidad consolidada, incluyendo aerolíneas de transporte de pasajeros y cargas en América Latina. Todos estos valores se presentan de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (International Financial Reporting Standards – IFRS) en dólares estadounidenses. La tasa de cambio promedio entre el Real y el Dólar en el trimestre fue R\$ 2,23/US\$ 1,00.

DESTACADOS

- LATAM Airlines registró una ganancia operacional de US\$ 15,4 millones, con un margen operacional de 0,5% para el segundo trimestre de 2014, representando una disminución de 0,8 p.p. en comparación con el segundo trimestre de 2013. Los resultados de este trimestre fueron afectados negativamente por la reducción de la demanda de pasajeros y carga durante la Copa Mundial de Fútbol de la FIFA, y por la débil temporada de semillas en el negocio de carga.
- La Compañía fue altamente exitosa manejando las extremadamente complejas operaciones durante la Copa Mundial en Brasil. Estamos muy satisfechos con nuestro desempeño durante este desafiante período, en el cual transportamos alrededor de 3 millones pasajeros en el mercado doméstico, con más de 1.100 vuelos domésticos e internacionales, manteniendo un excelente estándar de servicio para nuestros clientes, lo que resultó en una puntualidad de 95%.
- Anticipando la Copa Mundial de Fútbol, TAM redujo la capacidad en 5,1% en el mes de junio, mes en que el evento comenzó. Esto nos permitió operar con altos factores de ocupación durante un mes en el cual el tráfico disminuyó en 5,2% comparado con el mismo periodo del 2013. La reducción en capacidad fue resultado de una reducción en el segmento corporativo debido a los 12 feriados en Brasil, además de la contracción en la demanda de turismo internacional y doméstica durante las vacaciones de invierno, usualmente un período de alta demanda estacional. Estimamos que el impacto del Mundial de Fútbol en el margen operacional de LATAM – tanto en operaciones domésticas en Brasil como internacionales- fue de aproximadamente US\$ 140 a US\$160 millones en los meses de junio y julio, de los cuales alrededor de US\$ 30 millones impactaron el mes de junio, con un impacto mayor durante el mes de julio.

“Las significativas inversiones en infraestructura que fueron realizadas en Brasil previas al Mundial de Fútbol, especialmente la inversión en aeropuertos, tendrán un impacto positivo y de largo plazo para la industria aérea de Brasil”, dijo Enrique Cueto, CEO de LATAM Airlines Group. “El movimiento de las operaciones de TAM al Terminal 3 del Aeropuerto de Guarulhos y al Terminal 2 del Aeropuerto de Brasilia nos permitirá continuar desarrollando la conectividad a través de nuestros hubs, y mejorando nuestra puntualidad.”

- LATAM continúa racionalizando la oferta en las operaciones de carga y pasajeros con reducciones de 1,5% y 7,5% respectivamente en el segundo trimestre de 2014. El factor de ocupación de pasajeros continúa aumentando en todos los mercados, alcanzando niveles récord de 82,4% en el segundo trimestre de 2014, y resultando en incrementos en el RASK.
- Durante el segundo trimestre de 2014, LATAM ajustó el tipo de cambio de su caja en Bolívares en Venezuela al tipo de cambio “SICAD I”, reconociendo un cargo no-recurrente y no operacional por

US\$ 56,3 millones. De manera de poder continuar operando en Venezuela, la Compañía ha ajustado el número de frecuencias a partir del primer trimestre de 2014, con una caída de 44% en ASK en el segundo trimestre de 2014 comparado con el mismo período de 2013.

- El Grupo LATAM Airlines registró una pérdida neta de US\$ 58,9 millones, comparado a una pérdida neta de US\$ 329,8 millones en el mismo periodo de 2013.
- La Compañía ha reestructurado su balance de manera exitosa, con lo cual tiene una sólida posición financiera, habiendo reducido en US\$ 1,8 billones su deuda neta en los últimos doce meses. Adicionalmente LATAM ha continuado reduciendo su exposición al balance patrimonial de TAM al real brasilero desde US\$ 2,0 billones el 31 de diciembre de 2013 a US\$ 1,0 billón al 30 de junio de 2014 y espera reducir aún más esa exposición, a cerca de US\$ 0,5 billones hacia septiembre de 2014.
- Las aerolíneas LAN y TAM, miembros del Grupo LATAM Airlines, fueron reconocidas como las "Mejores Aerolíneas en Sudamérica" en primer y segundo lugar respectivamente, por *SkyTrax World Airlines Awards*. Este premio es considerado como un barómetro global de la satisfacción del cliente, debido a que se construye exclusivamente en base a la opinión del pasajero. Estamos muy orgullosos de que nuevamente LAN y TAM sean reconocidas como las mejores aerolíneas de nuestra región.

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

"En un contexto en donde una mayor competencia y un escenario macroeconómico más débil en Sudamérica han puesto una presión significativa en la industria, LATAM es la aerolínea mejor posicionada para sobrellevar estas deterioradas condiciones" dijo Enrique Cueto, Vicepresidente Ejecutivo de LATAM. "Nuestra compañía tiene una mayor flexibilidad y una gran experiencia en reaccionar con rapidez de manera de adaptar nuestro negocio a los desafíos económicos. Mantendremos nuestro compromiso con lograr una rentabilidad sostenible y retornos superiores, enfocándonos en disciplina de costos, reestructurando nuestra flota y desarrollando nuestra red."

A pesar de un escenario macroeconómico más débil en Latinoamérica y un entorno muy competitivo en las operaciones de pasajeros y carga, nuestro sólido modelo de negocios nos permitió alcanzar un resultado operacional positivo para este trimestre. La Compañía continua fortaleciendo sus operaciones y entregando un excelente servicio al cliente, mientras continuamos desarrollando la aerolínea líder de la región.

Durante el segundo trimestre de 2014, LATAM Airlines Group continúa racionalizando capacidad en nuestros distintos mercados. Esto ya ha resultado en aumento en ingresos unitario (RASK), los cuales son compensados en parte por costos unitarios más altos, mientras adaptamos nuestra estructura de costos a una operación menor. Por esto, la Compañía ha desarrollado un mayor enfoque en costos, en donde estamos evaluando diversas iniciativas de costos y eficiencia.

En este sentido, una de las iniciativas de eficiencia más importantes que estamos llevando a cabo es la reestructuración de nuestro plan de flota, donde estamos retirando treinta y nueve aeronaves en un período de dos años –principalmente modelos menos eficientes-, y asignando las aeronaves más adecuadas para cada uno de nuestros mercados. Al 30 de junio de 2014, nuestro plan de reestructuración va por buen camino, habiendo ya devuelto los cinco Boeing 737 de nuestra flota, además de siete Airbus A330, dos Dash Q-400, una aeronave Airbus A340 y un carguero Boeing 767. Las llegadas de aviones se han caracterizado por ser de modelos más nuevos y eficientes, como los Airbus A321, de los cuales recibimos cuatro aeronaves en el segundo trimestre del año, y Boeing 787, de los cuales recibimos nuestro sexto avión en el mes de

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

Asimismo, a partir de agosto, cinco de las rutas actuales de la Compañía comenzarán gradualmente a ser operadas por la aeronave Boeing 787. El cambio en el producto modernizará los servicios desde Santiago de Chile hacia Miami, Punta Cana (República Dominicana), Cancún, Ciudad de México y Sao Paulo Guarulhos (Brasil). Además de anunciar que el Boeing 787 servirá a cinco destinos adicionales en la red de LAN, la Compañía también planea reinsertar el avión en los vuelos hacia y desde Los Angeles.

Adicionalmente, para continuar entregando a nuestros pasajeros un mejor producto en las rutas internacionales y mientras esperamos la llegada de los aviones Airbus A350 –el primero que se espera arribe en Diciembre de 2015- estamos en proceso de reconfigurar las cabinas de los Boeing 777 de TAM, para incluir en la Clase Ejecutiva asientos con inclinación horizontal de 180 grados y otorgar a nuestros clientes corporativos un producto más atractivo en las rutas a Estados Unidos. La reconfiguración de las aeronaves comenzará en agosto 2014 y esperamos tener a las primeras aeronaves con las nuevas cabinas operando en noviembre 2014.

Este trimestre estuvo marcado por el inicio de la Copa Mundial de Futbol que tuvo lugar por segunda vez en Brasil, durante los meses de junio y julio de 2014. Este evento se realizó en 12 ciudades sede, por lo que dependió bastante del transporte aéreo e implicó una operación compleja durante el período producto de la gran cantidad de pasajeros que viajaron a estas ciudades en fechas específicas. Para responder de mejor manera a nuestros clientes durante el Mundial de Futbol, la Compañía preparó un plan de contingencia, que comprendía aviones de respaldo, más de 1.100 vuelos adicionales (domésticos e internacionales), reforzamiento de empleados, y capacitaciones especiales para ellos, entre otras medidas. Estamos muy conformes al ver que todas las medidas implementadas resultaron en una operación exitosa, donde transportamos a casi 3 millones de pasajeros, con un factor de ocupación de 80,5%, y mantuvimos nuestros estándares de servicio superiores, alcanzando una puntualidad de 95%. La infraestructura y servicios alcanzaron una tasa de aprobación de más de 80%, de acuerdo a una encuesta llevada a cabo por el Ministerio de Turismo de Brasil en conjunto con la *Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas* (FIPE). A pesar del impacto negativo que tuvo este evento en nuestros resultados, debido al impacto en la demanda corporativa y de turismo, desde, hacia y a través Brasil, especialmente durante el mes estacionalmente fuerte de julio, estamos muy satisfechos de haber cumplido con nuestro enfoque en nuestros clientes durante este evento global y de tanta visibilidad.

Un beneficio muy positivo y de largo plazo del Mundial de Futbol es que trajo inversiones significativas en infraestructura en Brasil, específicamente aeropuertos, incluyendo el aeropuerto de Guarulhos en Sao Paulo, en donde estamos construyendo nuestro principal hub para nuestras operaciones regionales y de largo alcance. El nuevo Terminal 3 de este aeropuerto, con capacidad para 12 millones de pasajeros adicionales y modernas instalaciones, fue inaugurado en junio antes del inicio del Mundial de Futbol, y la Compañía espera mover todas sus operaciones internacionales a ese terminal en septiembre de 2014. Al realizarse el cambio, se harán también efectivos nuestros nuevos itinerarios, con lo que seremos capaces de ofrecer un mejor producto para el pasajero corporativo, con conexiones de entre 1,5 y 2 horas comparado con las 4 a 5 horas de espera que tenemos actualmente en los vuelos conectando a través de Guarulhos. Este cambio será un avance muy importante en nuestras operaciones internacionales.

Los ingresos totales en el segundo trimestre de 2014 fueron de US\$ 3.047,7 millones, comparados a ingresos de US\$ 3.098,9 millones en el mismo periodo de 2013. La reducción de 1,7% fue resultado de la caída del 12,7% en los ingresos de carga, parcialmente compensada por el aumento de 0,3% en los ingresos de pasajeros y 2,8% en otros ingresos. Estas variaciones incluyen el impacto negativo de la depreciación promedio de 7,9% del real con respecto al dólar durante el segundo trimestre de 2014 en comparación al

mismo periodo del año anterior, sobre los ingresos registrados en reales. En el segundo trimestre de 2014, los ingresos de pasajeros y carga representaron el 82,9% y el 13,9% de los ingresos totales, respectivamente.

Los **ingresos de pasajeros** registraron un aumento de 0,3% en el trimestre, a pesar de la reducción de 1,5% en capacidad, como resultado principalmente del aumento de 2,6% en el tráfico de pasajeros, parcialmente compensado por la reducción de 2.3% en los *yields*. La capacidad medida en ASKs decreció debido a la racionalización en la operación internacional y las operaciones domésticas en Brasil, continuando con la tendencia vista en los trimestres anteriores; y por los ajustes de capacidad realizados durante junio antes del inicio de la Copa Mundial de Futbol en Brasil. El factor de ocupación alcanzó un sano 82,4% en el trimestre, aumentando 3,3 p.p. comparado con el trimestre anterior. El ingreso total por ASK (RASK) registró un aumento del 1,8% en comparación al segundo trimestre de 2013.

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

Unidad de negocio	RASK (US cents)		ASK		F.O.	
	2014	% Variación	2014	% Variación	2014	% Variación
Mercados domésticos SSC	8,9	-3,9%	4.750	0,6%	77,1%	2,3 pp
Doméstico Brasil	9,1	2,9%*	10.283	-2,5%	80,6%	2,9 pp
Internacional	7,6	1,1%	15.928	-1,4%	85,2%	3,9 pp
Total	8,2	1,8%	30.961	-1,5%	82,4%	3,3 pp

*El ingreso unitario (RASK) aumentó 12,9% medido en reales brasileños.

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

Durante el segundo trimestre de 2014, las operaciones domésticas de la Compañía en los países de habla hispana (SSC, que incluye Chile, Perú, Argentina, Colombia y Ecuador) crecieron a un menor ritmo que el observado en los trimestres anteriores, con un aumento del 3,6% en el tráfico de pasajeros, mientras que la capacidad de pasajeros medida en ASKs aumentó un leve 0,6%. Esto llevó a un factor de ocupación de 77,1%, lo que representa un aumento de 2,3 p.p. en comparación al trimestre del año anterior. No obstante, la presión sobre los *yields* en operaciones domésticas continúa, debido a crecimientos más lentos en alguno de nuestros mercados, especialmente Chile, y a la depreciación de las monedas locales: 14,4% del peso chileno y 53,8% del peso argentino, especialmente. Esto ha resultado en una reducción del 3,9% en los ingresos por ASK en comparación al segundo trimestre de 2013.

En las operaciones domésticas en Brasil, TAM redujo su capacidad medida en ASKs un 2,5% durante el trimestre en comparación con el mismo periodo del año anterior. La reducción en capacidad fue resultado del decrecimiento de 5,1% en ASKs en el doméstico de Brasil durante el junio, mes donde se inició el Mundial de Futbol, afectando la demanda en ciertas rutas como habíamos previamente anticipado. A pesar de la reducción en capacidad, TAM fue capaz de estimular el tráfico de pasajeros medido en RPK en 1,0% durante el trimestre, permitiendo una nueva mejora en el factor de ocupación el cual fue de 80,6%, lo que representa un aumento de 2,9 p.p. en comparación con el ya alto nivel que tuvimos en el mismo periodo de 2013. La Copa Mundial de Futbol generó presiones en los *yields*, debido principalmente a la muy baja demanda del mercado corporativo durante el evento. No obstante, los *yields* en real brasileños continúan aumentando en comparación con el segundo trimestre de 2013. Como resultado, hemos sido capaces de continuar aumentando del ingreso unitario (RASK) en 12,9% en reales brasileños, comparado con el mismo

período del año anterior. De esta forma, en conjunto con las continuas medidas de aumento de eficiencia en este mercado, hemos observado mejoras substanciales en los resultados financieros de las operaciones domésticas en Brasil. Adicionalmente, continuamos liderando el segmento corporativo, con una participación de 33,7% en los seis meses terminados el 30 de junio.

En el segundo trimestre de 2014, el Grupo LATAM Airlines siguió racionalizando la oferta de pasajeros en vuelos internacionales, como respuesta a un entorno competitivo desafiante y al bajo crecimiento de los mercados europeos. La capacidad medida en ASK en vuelos internacionales disminuyó en 1,4% en el trimestre, mientras que el tráfico de pasajeros aumentó en 3,4%, resultando en un sano factor de ocupación de 85,2%, aumentando 3,9 p.p. comparado al segundo trimestre de 2013. Los *yields* continúan bajo presión, resultado del aumento de la competencia por parte de operadoras internacionales volando hacia Sudamérica – especialmente desde EE.UU.-, de la reducción en la demanda internacional de pasajeros en Argentina, reflejando la depreciación del peso argentino, así como de la reducción de la demanda corporativa en junio por el Mundial de Fútbol. No obstante, los ingresos unitarios (RASK) aumentaron un 1,1% comparado con el segundo trimestre de 2013.

Los **ingresos de carga** disminuyeron un 12,7% el segundo trimestre de 2014, reflejando la reducción de 7,5% en la capacidad de carga y de 5,5% en los ingresos unitarios (RATK), principalmente por una caída de 6,9% en los *yields*, mientras la demanda por carga continúa lenta y persisten las presiones competitivas de operadores regionales e internacionales. El impacto más significativo que afectó al negocio de carga durante el segundo trimestre de 2014 fue una débil temporada de semillas, lo cual implicó una caída de alrededor de 70% en las toneladas de semillas transportadas en abril 2014 comparado a abril 2013, y US\$ 18 millones en menores ingresos durante el período.

La Compañía mantiene un enfoque racional y disciplinado hacia la utilización de la capacidad de aeronaves cargueras, mientras se concentra en maximizar la utilización de la capacidad de carga de su flota de aeronaves de pasajeros (*belly capacity*). La reducción en la capacidad de carga fue producto en parte de la devolución de un avión Boeing 767 carguero en el primer trimestre de 2014. Como resultado, el factor de ocupación de carga aumentó 0,9 puntos porcentuales comparado con el segundo trimestre de 2013, alcanzando 59.5% en el segundo trimestre.

Otros ingresos aumentaron en 2,8%, totalizando US\$ 94,8 millones en el segundo trimestre de 2014. Este resultado fue producto, principalmente, de los mayores ingresos aportados por Multiplus por puntos caducos y canjes de otros productos que no son pasajes.

Los **costos operacionales** totalizaron US\$ 3.032,4 millones el segundo trimestre del año, presentando una reducción de 0,9% en comparación con los costos operacionales del segundo trimestre de 2013. Los costos fueron impactados negativamente por el aumento de 5,4% en el precio promedio pagado por galón de combustible (incluyendo cobertura) resultando en un aumento de 3,5% del costo por ASK equivalente (incluyendo gastos financieros netos). Excluyendo combustible, el costo por ASK equivalente aumentó en 3,3%, explicado por la reducción del 3,8% en la capacidad total medida en ASKs equivalentes, por la racionalización de capacidad en las operaciones internacionales, operaciones domésticas en Brasil y operaciones de carga. Ciertas líneas de costos denominadas en monedas locales estuvieron impactadas positivamente por la depreciación de 7,9% del real brasilero durante el trimestre. Los principales factores que contribuyeron a las variaciones de los costos operativos fueron:

- Las **remuneraciones** disminuyeron en 3,7%, impulsadas por la reducción de 0.9% en la dotación promedio del trimestre, y el impacto de la depreciación del real brasilero y el peso chileno sobre las remuneraciones registradas en esas monedas.

- El **gasto en combustible** no tuvo variación, dado a que la reducción de 5,2% en el consumo de combustible -producto de la caída de 3,8% en la capacidad, medida en ASK equivalentes y una flota cada vez más eficiente- fue compensada por el aumento de 5,2% en el precio promedio del combustible (excluyendo cobertura). Adicionalmente, la Compañía reconoció una pérdida de US\$ 1,2 millones por cobertura de combustible, en comparación con una ganancia por cobertura de combustible de US\$ 0,6 millones en el segundo trimestre de 2013, y un cargo de US\$ 6,3 millones relacionado con compensaciones de contrato de coberturas de tipo de cambio.
- **Las comisiones pagadas a agentes** registraron un aumento de 15,5%, debido a mayores pagos de incentivos en LAN y TAM en Brasil.
- La **depreciación y amortización** disminuyó en 1,4%, explicado por el *sale & leaseback* de 11 aeronaves los últimos 12 meses, parcialmente compensada por la incorporación de 12 aeronaves bajo la modalidad de arrendamiento financiero en el mismo periodo.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron en 0,2%, debido principalmente a menores tasas de *handling*, parcialmente compensado por mayores tasas aeronáuticas.
- Los **servicios a pasajeros** disminuyeron en 14,9%, a pesar del aumento del 1,5% en el número de pasajeros transportados, como resultado, principalmente, de un menor costo en servicio a bordo y menores compensaciones.
- El **arriendo de aeronaves** aumentó en 43,7%, debido principalmente a la operación de *sale & leaseback* de 10 aeronaves Airbus A330 en junio 2013. A pesar de que la Compañía tiene una menor flota fuera de balance, las nuevas aeronaves bajo arrendamiento operativo incluyen aviones más grandes y más caros (ej. Boeing 787), mientras las aeronaves devueltas fueron principalmente modelos viejos y pequeños (ej. Airbus A319, Boeing 737, Dash Q400).
- Los **gastos con mantenimiento** decrecieron en 21,9%, debido a nuestras iniciativas de renovación de flota y menor operación.
- Reducción del 3,1% en **otros gastos operacionales**, en especial por menores gastos de marketing y ventas.

Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** disminuyeron de US\$ 9,9 millones en el segundo trimestre de 2013 a US\$ 25,7 millones en el mismo periodo de 2014, resultado principalmente de la mayor caja durante el trimestre y una mayor rentabilidad, resultando de un diferente mix de moneda y mayores tasas de inversión.
- Los **gastos financieros** decrecieron de US\$ 116,3 millones en el segundo trimestre de 2013 a US\$ 113,0 millones en el mismo periodo de 2014, debido principalmente a una menor deuda, parcialmente compensado por mayores tasas promedios resultando de un perfil de deuda diferente, que incluye el bono securitizado emitido en Noviembre de 2013.
- En **Otros ingresos (gastos)**, la Compañía registró una ganancia de US\$ 33,5 millones en el trimestre, en comparación a una pérdida de US\$ 386,6 millones en el segundo trimestre de 2013, principalmente impactada positivamente por la apreciación de 2,7% del real brasileño entre el 1 de abril y 30 de junio de 2014, por US\$103,5 millones. Esto fue parcialmente compensado por un reconocimiento no recurrente de US\$ 56.3 millones relacionado al cambio de tasa realizado por la Compañía de su caja en Venezuela. Otros ingresos (gastos) del segundo trimestre del 2013 incluyen una pérdida por tipo de cambio de \$361 millones resultando de una depreciación de 10,4% del real brasileño entre 1 de abril y 30 de junio de 2013.

FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

La Compañía ha reestructurado de forma exitosa su balance patrimonial, mejorando significativamente los ratios de apalancamiento y liquidez. Al 30 de junio 2014, nuestro ratio de apalancamiento (medido como

deuda neta ajustada/EBITDAR) es 5,0x y nuestra posición de caja es de aproximadamente 13,1% de los ingresos de los últimos doce meses. Nuestra meta para el largo plazo es la de llegar a un ratio de apalancamiento de 3,5 a 4,0x y mantener el índice de liquidez entorno a un 15%.

Al final del segundo trimestre de 2014, LATAM registró US\$ 1.696,0 millones en efectivo y equivalentes a efectivo, que incluyen determinadas inversiones de alta liquidez contabilizadas como "otros activos financieros de corto plazo". Además, al 30 de junio de 2014, la Compañía registró depósitos con fabricantes de aeronaves (*pre-delivery payments*) por el valor de US\$ 858 millones, de los cuales US\$ 610 millones fueron financiados directamente por LATAM. Adicionalmente, en junio de 2014, el Grupo LATAM Airlines tenía US\$ 210 millones en líneas de crédito comprometidas con bancos chilenos e internacionales.

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

Durante el mes de julio, el Grupo LATAM Airlines aceptó la propuesta del Gobierno de Venezuela que hace referencia a la repatriación de los fondos equivalentes a la deuda total por el año fiscal 2013, de todas las aerolíneas que componen el grupo. El total de la deuda pendiente es de aproximadamente VEF\$ 930 millones, la cual será devuelta a través de un plan de pagos propuesto por el Gobierno de Venezuela. Esta caja estaba reconocida en nuestro balance al tipo de cambio CADIVI (VEF/US =6.3), pero el acuerdo considera el tipo de cambio SICAD 1, por lo que durante el segundo trimestre de 2014 hemos reconocido y contabilizado un costo no recurrente no operacional relacionado con el cambio de tasa de nuestra caja por US\$ 56.3 millones.

Uno de los objetivos del Grupo LATAM Airlines es reducir la volatilidad de los resultados financieros y flujo de efectivo resultante de factores externos, tales como oscilaciones de cambio y precio de combustibles. Con el objetivo de minimizar el impacto de variaciones de cambio resultante de la descompensación del balance patrimonial de TAM entre activos registrados en reales y pasivos registrados en dólares estadounidenses, LATAM está en proceso de transferir las aeronaves TAM y la deuda relacionada al balance de LATAM, cuya moneda funcional es el dólar. Al 30 de junio de 2013, LATAM ya ha reducido la exposición del balance patrimonial de TAM al real a US\$ 1,0 millones y espera reducir aún más esa exposición, a cerca de US\$ 0,5 millones hacia septiembre de 2014.

La volatilidad causada por las variaciones del cambio sobre los flujos de efectivo de TAM debe minimizarse parcialmente a lo largo del tiempo como resultado de la cobertura natural ofrecida por la naturaleza diversificada de los flujos de efectivo del Grupo LATAM Airlines. Además, la Compañía tiene un programa de cobertura que tiene como objetivo minimizar en forma parcial el impacto de las variaciones de la tasa de cambio sobre la exposición neta de los flujos de efectivo de TAM en reales. La Compañía tiene cobertura contratada para la mayor parte de su exposición neta total en reales estimada a través de swaps de cambio por un promedio de R\$ 2,37/US\$ 1,00 para el balance de 2014.

Con relación a la exposición al precio del combustible, el Grupo LATAM Airlines define todas las actividades de cobertura. La Compañía intenta compensar el impacto de las variaciones en los precios de combustible a través de transferencias, tanto en las operaciones de pasajeros como en las de carga. LATAM cuenta con coberturas para aproximadamente el 44% de su consumo estimado de combustible para el tercer trimestre de 2014, el 45% de su consumo medio estimado de combustible para el cuarto trimestre de 2014 y el 10% del consumo estimado para el primer trimestre de 2015. La estrategia de cobertura de combustibles de la Compañía consiste en una combinación de operaciones *collar*, swaps y opciones de compra (*call options*) para Brent y Jet Fuel.

PLAN DE FLOTA LATAM

Durante el segundo trimestre de 2014, LATAM recibió 4 Airbus A321, 1 Airbus A320 y 1 aeronave Boeing 787. La Compañía devolvió también 4 aeronaves Airbus A320, 3 aeronaves Boeing 737, 7 aeronaves Airbus A330, 2 aeronaves Boeing 767 y 1 aeronave Dash Q400.

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

Después del proceso de reestructuración, la Compañía no tendrá ninguna aeronave turbohélice operando en Colombia y reducirá también el número de modelos operando vuelos de larga distancia, pasando a utilizar los modelos Boeing 767, Boeing 777, Boeing 787 y Airbus A350 (a ser recibido a principios del cuarto trimestre de 2015).

La tabla a continuación presenta el actual plan de flota proyectado de LATAM y los compromisos financieros asociados:

	Al final del año	2013	2014	2015
FLOTA PASAJEROS				
Dash 8-200		7	7	2
Dash 8-Q400		3	0	0
Boeing 737-700		5	0	0
Airbus A319-100		54	51	48
Airbus A320-200		160	159	156
Airbus A320 Neo		0	0	0
Airbus A321-200		10	21	36
Airbus A330-200		20	13	4
Boeing 767-300		43	38	38
Airbus A340-300/500		6	3	0
Airbus A350-900		0	0	1
Boeing 777-300 ER		10	10	10
Boeing 787-8/-9		5	10	17
TOTAL		323	312	312
FLOTA CARGUERA				
Boeing 777-200F		4	4	4
Boeing 767-300F		12	11	10
		16	15	14
TOTAL FLOTA		339	327	326
Inversión Total Flota (US\$ millones)		1.953	1.199	1.894

GUIDANCE

La compañía revisó las proyecciones operacionales para el año 2014 y bajó las perspectivas de margen operacional a un aproximado entre 4% y 5% desde una perspectiva previa de 6% y 8%. La principal razón de esta revisión a la baja es el impacto negativo de la Copa Mundial de Fútbol, como también un escenario

macroeconómico más débil en Latinoamérica, incluyendo tendencias de crecimiento del PIB más lentas a las esperadas y monedas más débiles en varios países. LATAM Airlines Group ha respondido a este difícil entorno reduciendo crecimiento de capacidad en la mayoría de los mercados, sobre todo en rutas nacionales en los países de habla hispana.

LATAM espera que el decrecimiento total de la capacidad de pasajeros medida en ASK sea entre 2% y 0% para el año 2014. La Compañía espera una pequeña reducción de la capacidad internacional de pasajeros de entre 3% y 1% el 2014. La capacidad de TAM en el negocio doméstico espera un decrecimiento entre 2% y 0%. La capacidad de pasajeros en países de habla hispana registraría ahora un aumento entre 3% y 5% durante 2014.

Respecto a las operaciones de carga, LATAM espera una reducción de ATK entre 5% y 3% el 2014, debido a la racionalización de las operaciones de carga.

Estas variaciones asumen una tasa de cambio de aproximadamente R\$ 2,34/US\$ 1,00 y precio del barril de Jet Fuel de US\$ 120 el 2014.

2014 - 2013		
Crecimiento ASKs (Pasajeros)	Total	-2% / 0%
	Internacional (largo alcance y regional)	-3% / -1%
	Doméstico Brasil	-2% / 0%
	Doméstico Países Habla Hispana	3% / 5%
Crecimiento ATKs (Carga)		-5% / -3%
Margen Operacional	(Año fiscal 2014)	~4% / 5%
Tipo de cambio promedio (BRL/USD)	(Año fiscal 2014)	2.34
Precio Jet Fuel (US\$ por barril)	(Año fiscal 2014)	120

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

Sobre LATAM Airlines Group S.A.

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

Cada aerolínea continuará operando bajo su marca e identidad. Para consultas respecto a LAN o TAM, visite www.lan.com o www.tam.com.br, respectivamente. Obtenga más informaciones en www.latamairlinesgroup.net.

Nota sobre Declaraciones de Expectativas Futuras

Este informe contiene declaraciones sobre expectativas futuras. Estas pueden incluir palabras como "puede", "espera", "estima", "debe", "proyecta", "pretende", "cree" u otras expresiones similares. Las declaraciones sobre expectativas futuras no representan hechos históricos, incluyendo las declaraciones sobre las creencias y expectativas de la Compañía. Estas declaraciones se basan en las estimaciones y proyecciones actuales de LATAM y, por lo tanto, deben evaluarse con cuidado. Las declaraciones sobre expectativas futuras conllevan ciertos riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, muchos de los cuales están fuera del control de LATAM y son de difícil previsión. La Compañía advierte que un número importante de factores pueden causar que los resultados actuales difieran materialmente de aquellos contenidos en cualquier declaración sobre expectativas futuras. Estos factores e incertidumbres incluyen particularmente las descritas en los documentos presentados a la Comisión de Valores Mobiliarios de Estados Unidos (SEC). Declaraciones sobre expectativas futuras hacen relación solo a la fecha en que son hechas, y la Compañía no se hace responsable de actualizar públicamente ninguna de ellas, existiendo nueva información, eventos futuros u otros.

LATAM Airlines Group S.A.
Resultados Financieros Consolidados para el segundo trimestre de 2014

	Para el trimestre terminado el 30 de junio		
	2014	2013	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	2.527.960	2.520.129	0,3%
Carga	424.934	486.527	-12,7%
Otros	94.834	92.255	2,8%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	3.047.728	3.098.911	-1,7%
COSTOS			
Remuneraciones	-616.565	-639.973	-3,7%
Combustible	-1.027.100	-1.027.596	0,0%
Comisiones	-103.091	-89.244	15,5%
Depreciación y Amortización	-247.439	-250.944	-1,4%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-339.126	-339.692	-0,2%
Servicio a Pasajeros	-73.109	-85.919	-14,9%
Arriendo de Aviones	-133.205	-92.713	43,7%
Mantenimiento	-100.709	-128.969	-21,9%
Otros Costos Operacionales	-392.023	-404.501	-3,1%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-3.032.367	-3.059.551	-0,9%
RESULTADO OPERACIONAL	15.361	39.360	-61,0%
<i>Margen Operacional</i>	0,5%	1,3%	-0,8 pp
Ingresos Financieros	25.708	9.921	159,1%
Gastos Financieros	-113.034	-116.251	-2,8%
Otros Ingresos / Costos	33.469	-386.570	-108,7%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-38.496	-453.540	-91,5%
Impuestos	-16.432	130.695	-112,6%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-54.928	-322.845	-83,0%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-58.910	-329.830	-82,1%
Interes Minoritario	3.982	6.985	-43,0%
UTILIDAD NETA	-58.910	-329.830	-82,1%
<i>Margen Neto</i>	-1,9%	-10,6%	8,7 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-38,7%	28,4%	
EBITDA	262.800	290.304	-9,5%
<i>EBITDA Margen</i>	8,6%	9,4%	-0,7 pp.
EBITDAR	396.005	383.017	3,4%
<i>EBITDAR Margen</i>	13,0%	12,4%	0,6 pp.

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financieros Consolidados para el período de seis meses terminado en Junio

	Para los 6 meses terminados el 30 de junio		
	2014	2013	% Change
INGRESOS			
Pasajeros	5.216.571	5.391.507	-3,2%
Carga	845.644	946.921	-10,7%
Otros	162.948	169.450	-3,8%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	6.225.163	6.507.878	-4,3%
COSTOS			
Remuneraciones	-1.216.333	-1.257.343	-3,3%
Combustible	-2.107.284	-2.272.751	-7,3%
Comisiones	-208.631	-179.433	16,3%
Depreciación y Amortización	-493.029	-541.837	-9,0%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-663.197	-698.756	-5,1%
Servicio a Pasajeros	-148.926	-170.438	-12,6%
Arriendo de Aviones	-261.073	-199.213	31,1%
Mantenimiento	-231.040	-237.352	-2,7%
Otros Costos Operacionales	-767.668	-797.194	-3,7%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-6.097.181	-6.354.317	-4,0%
RESULTADO OPERACIONAL	127.982	153.561	-16,7%
<i>Margen Operacional</i>	2,1%	2,4%	-0,3 pp
Ingresos Financieros	45.249	39.748	13,8%
Gastos Financieros	-244.418	-226.426	7,9%
Otros Ingresos / Costos	6.166	-349.068	-101,8%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-65.020	-382.185	-83,0%
Impuestos	-28.891	97.822	-129,5%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-93.911	-284.363	-67,0%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-100.243	-287.085	-65,1%
Interes Minoritario	6.332	2.722	132,6%
UTILIDAD NETA	-100.243	-287.085	-65,1%
<i>Margen Neto</i>	-1,6%	-4,4%	2,8 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-40,5%	25,4%	-65,9 pp
EBITDA	621.011	695.398	-10,7%
<i>EBITDA Margen</i>	10,0%	10,7%	-0,7 pp.
EBITDAR	882.084	894.611	-1,4%
<i>EBITDAR Margen</i>	14,2%	13,7%	0,4 pp.

LATAM Airlines Group S.A.
Datos Operacionales Consolidados

	Para el trimestre terminado el			Para los 6 meses terminados el		
	30 de Junio			30 de Junio		
	2014	2013	Var. %	2014	2013	Var. %
System						
ASKs-equivalente (millones)	49.519	51.500	-3,8%	101.683	106.504	-4,5%
RPKs-equivalente (millones)	36.569	36.637	-0,2%	75.084	75.490	-0,5%
Factor de Ocupación (basado en ASK-equivalente)	73,8%	71,1%	2,7 pp	73,8%	70,9%	3,0 pp
FO de Equilibrio (basado en ASK-equivalente)%	75,6%	72,7%	2,9 pp	75,2%	67,0%	8,2 pp
Yield basado en RPK-equivalente (US Cent)	8,1	8,2	-1,6%	8,1	8,4	-3,8%
Ingresos Op. por ASK-equivalente (US Cent)	6,0	5,8	2,1%	6,0	6,0	0,2%
Costos por ASK-equivalente (US Cent)	6,4	6,2	3,5%	6,3	6,2	1,0%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	292	308	-5,2%	601	638	-5,7%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1,6	1,6	1,1%	1,6	1,6	-0,3%
Número Total de Empleados (al cierre)	53.217	52.694	1,0%	53.217	52.694	1,0%
Passenger						
ASKs (millones)	30.961	31.426	-1,5%	63.887	65.829	-2,9%
RPKs (millones)	25.519	24.861	2,6%	52.748	52.152	1,1%
Pasajeros Transportados (miles)	15.816	15.579	1,5%	32.649	32.192	1,4%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	82,4%	79,1%	3,3 pp	82,6%	79,2%	3,3 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	9,9	10,1	-2,3%	9,9	10,3	-4,3%
Ingresos por ASK (US Centavos)	8,2	8,0	1,8%	8,2	8,2	-0,3%
Cargo						
ATKs (millones)	1.763	1.907	-7,5%	3.591	3.864	-7,1%
RTKs (millones)	1.050	1.119	-6,2%	2.122	2.217	-4,3%
Toneladas Transportadas (miles)	270	290	-6,8%	543	620	-12,4%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	59,5%	58,7%	0,9 pp	59,1%	57,4%	1,7 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	40,5	43,5	-6,9%	39,0	42,7	-8,7%
Ingresos por ATK (US Centavos)	24,1	25,5	-5,5%	23,0	24,5	-5,9%

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 junio 2014	Al 31 de diciembre 2013
Activos		
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.105.789	1.984.903
Otros activos financieros, corrientes	660.058	709.944
Otros activos no financieros, corrientes	295.591	335.617
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.467.427	1.633.094
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	397	628
Inventarios	253.931	231.028
Activos por impuestos, corrientes	101.372	81.890
Activos no corrientes mantenidos para la venta	2.542	2.445
Total activos corrientes	3.887.107	4.979.549
Propiedades, planta y equipos	10.675.270	10.982.786
Plusvalía	3.956.638	3.727.605
Activos intangibles distintos de la plusvalía	2.223.903	2.093.308
Otros activos no corrientes	944.285	847.898
Total activos no corrientes	17.800.096	17.651.597
Total activos	21.687.203	22.631.146
Patrimonio y Pasivos		
Otros pasivos financieros, corrientes	1.522.347	2.039.787
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.609.260	1.557.736
Pasivos por impuestos, corrientes	415	505
Otros pasivos no financieros	2.814.076	2.911.079
Total pasivos corrientes	5.946.098	6.509.107
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.193.924	7.859.985
Otros cuentas por pagar, no corrientes	814.655	922.887
Otras provisiones, no corrientes	1.160.027	1.122.247
Pasivos por impuestos diferidos	798.487	767.228
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	49.769	45.666
Otros pasivos no financieros	77.491	77.567
Total pasivos no corrientes	10.094.353	10.795.580
Total pasivos	16.040.451	17.304.687
Capital emitido	2.545.705	2.389.384
Ganancias acumuladas	695.054	795.303
Acciones propias en cartera	(178)	(178)
Otras reservas	2.322.676	2.054.312
Patrimonio atribuible al controlador	5.563.257	5.238.821
Participaciones no controladoras	83.495	87.638
Total patrimonio	5.646.752	5.326.459
Total pasivos y patrimonio	21.687.203	22.631.146

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 30 de junio, 2014	Al 30 de junio, 2013
Flujos de efectivo procedentes de actividades de operación		
Clases de cobros por actividades de operación		
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	6.443.037	6.281.216
Otros cobros por actividades de operación	51.199	7.373
Clases de pagos		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(4.560.705)	(4.920.124)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(1.247.868)	(1.250.371)
Otros pagos por actividades de operación	(251.847)	(18.213)
Intereses recibidos	6.049	4.939
Impuestos a las ganancias pagados	(49.969)	(47.493)
Otras entradas (salidas) de efectivo	4.721	46.381
Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación	394.617	103.708
Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión		
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	370.396	70.371
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(299.259)	(129.717)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	510.484	154.799
Compras de propiedades, planta y equipo	(531.856)	(907.467)
Compras de activos intangibles	(23.784)	(13.408)
Importes procedentes de otros activos a largo plazo	-	14.386
Otras entradas (salidas) de efectivo	(12.853)	77.334
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	13.128	(733.702)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		
Importes procedentes de la emisión de acciones	156.344	104.351
Pagos para adquirir rescatar las acciones de la entidad	808	(148)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	278.833	1.147.107
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	286.151	535.940
Reembolsos de préstamos	(1.604.988)	(550.142)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	(193.970)	(240.279)
Dividendos pagados	(18.242)	(18.518)
Intereses pagados	(211.772)	(173.715)
Otras entradas (salidas) de efectivo	43.997	(33.810)
Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(1.262.839)	770.786
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(855.094)	140.792
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo	(24.020)	(126)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes	(879.114)	140.666
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERÍODO	1.984.903	650.263
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO	1.105.789	790.929

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 30 de junio 2014	Al 31 de diciembre 2013
Total Activos	21.687.203	22.631.146
Total Pasivos	16.040.451	17.304.687
Total Patrimonio	5.646.752	5.326.459
Total Pasivos & Patrimonio	21.687.203	22.631.146
Cálculo Deuda Neta:		
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo	6.500.400	7.446.617
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	2.089.675	2.326.252
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	57.740	57.997
Caja y valores negociables	-1.695.990	-2.561.574
Deuda Neta Total	6.951.825	7.269.292

(*) Nota: Incluye participación minoritaria

Principales Indicadores Financieros

	Al 30 de junio 2014	Al 31 de diciembre 2013
Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses	13,1%	19,3%
Deuda bruta ajustada (US\$ miles)	12.168.374	12.918.405
Deuda bruta ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,8	6,1
Deuda neta ajustada (US\$ miles)	10.472.384	10.356.831
Deuda neta ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,0	4,9

Nota: La deuda ajustada considera arriendos de aeronaves x 7

LATAM Airlines Group S.A.
Flota Consolidada

	Al 30 de junio de 2014		
	Fuera de Balance	En Balance	Total
Flota Pasajeros			
Dash 8-200	7	0	7
Dash 8-Q400	1	0	1
Airbus A319-100	15	39	54
Airbus A320-200	64	95	159
Airbus A321-200	3	13	16
Airbus A330-200	5	8	13
Boeing 767-300	6	35	41
Airbus A340-300/500	3	2	5
Boeing 777-300 ER	0	8	10
Boeing 787-8/-9	0	3	6
TOTAL	113	199	312
Cargo Aircraft			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	3	8	11
TOTAL	5	10	15
TOTAL FLOTA	118	209	327

Nota: Al 30 de junio de 2014, 2 aeronaves se mantenían en tierra debido al proceso de venta o devolución (un Airbus A319 y un Boeing B767).