

LATAM AIRLINES GROUP REPORTA UN RESULTADO OPERACIONAL DE US\$227 MILLONES Y UN MARGEN OPERACIONAL DE 8,1% EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 2015

Santiago, Chile, 14 de Mayo, 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 31 de marzo 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 R\$ 2,87/US\$ 1,00.

DESTACADOS

- LATAM reportó un fuerte resultado operacional para el primer trimestre de 2015, con un resultado operacional que alcanzó US\$227 millones, lo que representa un incremento de 102% en comparación al resultado de US\$113 millones reportado en el primer trimestre de 2014. El margen operacional alcanzó 8,1%, comparado a 3.5% durante el mismo período 2014.
- La significativa expansión del margen durante el primer trimestre del 2015 fue principalmente producto de la reducción de un 16% en los costos operacionales de la compañía. El costo por ASK equivalente también disminuyó en un 17,0%, incluyendo el efecto de la caída del precio del combustible.. Excluyendo el costo de combustible, el costo por ASK equivalente disminuyó 10%, reflejando las eficiencias logradas como resultado de nuestros continuos planes de reducción de costos , así como también el positivo efecto de la depreciación de las monedas en nuestros costos denominados en moneda local.
- LATAM reportó una pérdida neta de US\$40 millones durante el primer trimestre de 2015, similar a la pérdida neta de US\$41 millones reportada en el primer trimestre de 2014. El resultado no operacional fue afectado por una pérdida no caja por tipo de cambio de US\$205 millones principalmente reconocida por TAM, como resultado de la depreciación de un 20% del real brasilero durante el trimestre. La compañía ha mitigado sus pérdidas por tipo de cambio mediante la reducción constante de su exposición al real brasilero en el balance de TAM.
- El día 14 de mayo, LATAM asignó exitosamente el precio a la oferta de títulos de EETC (*enhanced equipment trust certificates*), convirtiéndose en el primer emisor EETC en Latinoamérica y el más grande de afuera de Estados Unidos. El monto agregado es de US\$1.021 millones, financiando la llegadas de 17 aviones nuevos (11 Airbus A321s, 2 Airbus A350-900 and 4 Boeing 787-9s), que están programados para ser entregados entre julio 2015 hasta marzo 2016.
- La compañía cerró el trimestre con 85,8% de sus vuelos a tiempo, lo que representa un aumento de 3,9 puntos porcentuales (pp) en comparación con el mismo trimestre del año pasado. El aumento de nuestra puntualidad es resultado de un aumento de 6,6 pp en las operaciones domésticas de Brasil y 5,2 pp en las operaciones internacionales.
- El Grupo LATAM sigue trabajando en mejorar su experiencia de viaje, ofreciendo un mejor servicio antes y durante el vuelo. Durante el trimestre, la compañía instaló en 10 aviones de su flota de corto alcance un nuevo sistema de entretenimiento que permite a los pasajeros acceder a una selección de contenidos en sus propios dispositivos. Además, con el objetivo de ofrecer más tiempo de entretenimiento a bordo, hemos habilitado el uso de dispositivos en modo avión durante todo el vuelo en nuestra flota LAN, y además en nuestra flota de largo alcance -que cuenta con pantallas

individuales- es posible disfrutar del entretenimiento a bordo desde el embarque al aterrizaje. En lo que respecta a los servicios en tierra, la compañía instaló módulos de *single check-in* en Miami, Madrid y Guarulhos, y también abrió recientemente un nuevo salón VIP en Santiago, el más grande de la región.

- Durante Mayo, LATAM Airlines Group anunció la elección de Sabre Corporation como proveedor tecnológico de su sistema combinado para la gestión de reservas y check-in. Como parte de este nuevo acuerdo, TAM migrará a la tecnología SabreSonic CSS, creando un sistema de reservas unificado para todo el grupo de aerolíneas y resultando en un mejor servicio para nuestros clientes, además de una mayor eficiencia para el Grupo.
- En línea con una de las prioridades de LATAM de crear la mejor conectividad dentro, hacia y desde Sudamérica, la compañía anunció en Abril que estamos llevando a cabo estudios de viabilidad para la construcción y operación de un hub en el Nordeste de Brasil. “El proyecto permitirá expandir la capilaridad del Grupo en Brasil, Sudamérica y a nivel internacional, particularmente aumentando el número de destinos en Europa. También reafirmará la posición de liderazgo de LATAM Airlines en Latinoamérica, aumentará las opciones de conectividad para nuestros clientes y optimizará los flujos de pasajeros y carga entre Brasil y otros mercados”, dijo Claudia Sender, CEO de TAM S.A. y de TAM Linhas Aereas.
- En línea con su plan de renovación de flota, durante el primer trimestre de 2015, LATAM recibió las dos aeronaves Boeing 787-9s, siendo los primeros en Latinoamérica en adquirir este modelo. Estas aeronaves de fuselaje ancho que incorporan la nueva cabina unificada de LATAM, y son evidencia de la constante búsqueda de innovación por parte de la compañía, de manera de ofrecer a los pasajeros la mejor experiencia de viaje.
- El 28 de Abril 28, 2015, LATAM llevó a cabo su Junta Ordinaria de Accionistas en Santiago, en la cual se reeligió al Directorio de la compañía por un período de 2 años.

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

Durante el primer trimestre de 2015, LATAM Airlines Group gestionó de manera exitosa un escenario macroeconómico complejo, reportando una significativa mejora en el resultado operacional, que alcanzó los US\$227.0 millones, que representa un aumento de 101,5% en comparación con el resultado de US\$112,6 millones alcanzado durante el primer trimestre de 2014. El margen operacional durante el trimestre fue de 8,1%, comparado con el margen de 3,5% obtenido en el mismo periodo de 2014.

Adicionalmente, LATAM ha administrado de manera eficiente su capacidad dada la desaceleración económica en la región, y espera mantener la disciplina de capacidad a lo largo del año. Durante los tres primeros meses del año, la capacidad creció sólo un 2,1%, mientras que los costos totales se redujeron en un 16,3% en comparación con el mismo periodo de 2014. Excluyendo el combustible, la caída fue impulsada por las eficiencias ganadas como resultado de nuestro plan de reducción de costos, así como también el positivo efecto de la depreciación de las monedas en nuestros costos denominados en moneda local.

LATAM reportó una pérdida neta de US\$39,9 millones en el primer trimestre de 2015, similar a la pérdida neta de US\$41,3 millones en el primer trimestre de 2014. El resultado no operacional estuvo impactado por una pérdida por tipo de cambio de US\$204,6 millones principalmente reconocida en TAM por la depreciación de un 20,3% del real brasilero durante el trimestre. Siendo así, la compañía ha sido capaz de mitigar este

efecto mediante la reducción constante del desbalance entre los activos denominados en reales y los pasivos denominados en dólares en el balance de TAM.

Los ingresos totales durante el primer trimestre de 2015 totalizaron US\$2.791,1 millones comparado a ingresos de US\$3.177,4 millones durante el primer trimestre de 2014. La disminución de 12,2% fue producto de una reducción de 12,8% en los ingresos de pasajeros y de 16,7% de los ingresos de carga, parcialmente compensado por un aumento de 42,8% en otros ingresos. Los ingresos de pasajeros y carga representaron 84,0% y 12,6% del total de ingresos, respectivamente, en el primer trimestre de 2015.

Los ingresos de pasajeros disminuyeron en 12,8% durante el trimestre. La capacidad total de pasajeros aumentó en 2,1% en el trimestre y el tráfico de pasajeros medido en RPKs aumentó en 3,0%, con el factor de ocupación alcanzando un muy saludable 83,4%, lo que representa un aumento de 0,7 puntos porcentuales en comparación a igual período de 2014. No obstante, el ingreso unitario (RASK) disminuyó en 14,7% en comparación al primer trimestre de 2014, producto de la caída de un 15,4% en los *yields*. Las tarifas continúan presionadas por el escenario macroeconómico de mayor desaceleración en Sudamérica, la depreciación de monedas locales (principalmente en real brasileño, peso chileno y peso colombiano), y una disminución en la demanda corporativa en Brasil.

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

Unidad de negocio	Para el trimestre terminado el 31 de marzo					
	RASK (US cents)		ASK		F.O.	
	2015	% Variación	2015	% Variación	2015	% Variación
Mercados domésticos SSC	8,7	-4,1%	5.595	3,7%	82,4%	0.7 pp
Doméstico Brasil	7,1	-19,6% *	10.948	1,0%	83,0%	1.3 pp
Internacional	7,2	-8,0%	17.089	2,4%	83,9%	0.2 pp
Total	7,0	-14,7%	33.632	2,1%	83,4%	0,7

*El ingreso unitario (RASK) disminuyó 5.3% 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 primer trimestre de 2015, la demanda en los mercados domésticos de habla hispana (SSC, los cuales incluyen Chile, Perú, Argentina, Colombia y Ecuador) continuó creciendo a un ritmo más moderado, con un aumento de 3,7% en la capacidad de pasajeros medida en ASKs. El tráfico de pasajeros medido en RPKs creció en 4,5% durante el trimestre, permitiendo una mejora de 0,7 en el factor de ocupación en comparación al primer trimestre de 2014, llegando a 82,4%. Los *yields* en los mercados domésticos de habla hispana por lo general mostraron tendencias positivas durante el trimestre en monedas locales. La caída de 4,1% en los ingresos por ASK en comparación a igual período 2014 fue producto de la depreciación de monedas locales, principalmente del peso chileno y peso colombiano, los cuales mostraron depreciaciones de 13,2% and 23,0% respectivamente, comparados al primer trimestre de 2014.

En el mercado doméstico de Brasil, TAM aumentó su capacidad en 1,0% en el primer trimestre de 2015 en comparación a igual trimestre de 2014. El tráfico de pasajeros medido en RPKs aumentó en 2,6%, resultando en un aumento de 1,3 puntos porcentuales en el factor de ocupación, el cual alcanzó 83,0%. Durante el primer trimestre del año, los *yields* se mantuvieron débiles, principalmente como resultado de una menor demanda corporativa y a las bajas perspectivas de crecimiento del PIB de Brasil, resultando en una caída de 5,3% en los ingresos por ASK de TAM en reales brasileños. Medidos en dólares, los ingresos unitarios de TAM disminuyeron aún más, como resultado de la depreciación de 21,4% del real brasileño en el trimestre, en comparación al primer trimestre de 2014.

La compañía continuó trabajando en la consolidación de su estrategia de hubs en sus operaciones domésticas en Brasil, apalancando sus operaciones en la situación geográfica central de Brasilia, su fortaleza económica en relación al resto del país, y su nueva infraestructura aeroportuaria. Durante el trimestre, TAM inició tres operaciones domésticas - São José do Rio Preto, Aracaju y Boa Vista- junto con comunicar la apertura de dos nuevas rutas internacionales desde Brasilia: a Orlando y Buenos Aires. Estos Nuevos destinos aumentarán el número de pares origen-destino servidos desde Brasilia, y permitirá compensar las reducciones de capacidad en otras partes de la red, en donde el RASK se ha visto impactado por la debilidad en la demanda corporativa. Adicionalmente, TAM también ha progresado en el fortalecimiento de su red regional en Brasil, volando a Jaguaruna desde abril, y vendiendo tres destinos adicionales -Bauru, Juazeiro do Norte y São José dos Campos- que comenzarán a operar durante el segundo semestre del año.

Durante el trimestre, la capacidad de LATAM en rutas internacionales aumentó en 2,4% medida en ASKs, enfocando el crecimiento en rutas hacia el Caribe. El tráfico aumentó en 2,7%, permitiendo una mejora de 0,2 puntos porcentuales en el factor de ocupación, el cual alcanzó 83,9%. Las presiones sobre los *yields* continuaron durante el trimestre, principalmente debido a la volatilidad de las monedas locales, lo cual impactó la demanda internacional, especialmente en Brasil. La compañía está manejando esta situación mediante el ajuste de su mix de puntos de venta en la región, de manera de potenciar la venta en los mercados con mayor demanda. Como resultado, los ingresos por ASK en las operaciones internacionales de pasajeros disminuyeron en 8,0% en comparación con el primer trimestre de 2014.

En línea con el foco de LATAM de proveer la mejor conectividad en la región, la compañía recientemente anunció que está llevando a cabo estudios de viabilidad para la construcción y operación de un hub doméstico e internacional en el Nordeste de Brasil. Este nuevo hub permitirá mejorar significativamente la conectividad de los pasajeros, tanto para vuelos domésticos en Brasil, como para conexiones entre Latinoamérica y algunas de las principales ciudades europeas. El aeropuerto de Guarulhos en Sao Paulo continuará funcionando como nuestro principal hub internacional; mientras el hub del Nordeste de Brasil complementará estratégicamente los objetivos del grupo. El nuevo hub será operado con las aeronaves contempladas en nuestro plan de flota y no requerirá de mayores entregas de aeronaves. La ciudad sede sería elegida hacia el final del año 2015, seguido por la implementación del hub. Se estima el inicio de las operaciones en diciembre de 2016.

Los ingresos de carga disminuyeron en 16,7% en el trimestre, producto de una caída de 9,6% en el tráfico de carga y una caída de 3,3% en la capacidad de carga. Las tendencias en el mercado carguero continúan débiles principalmente debido a menores importaciones hacia Latinoamérica, una disminución de las exportaciones de ciertos productos desde la región, así como de una menor demanda doméstica en Brasil. Adicionalmente, los *yields* de carga disminuyeron en 7,9% en comparación al primer trimestre de 2014 debido a las presiones competitivas de compañías cargueras regionales e internacionales, la depreciación de monedas locales, principalmente el real brasilero y el euro; y a un menor sobrecargo de carga relacionado a la caída en los precios del combustible.

Durante el trimestre y, en línea con un enfoque de mayor racionalidad y disciplina en la utilización de la capacidad de las aeronaves cargueras y un foco en optimizar la capacidad de belly de la flota de pasajeros, la Compañía arrendó tres de sus 767-300Fs a una compañía carguera fuera de la región por un período de 3 años. La compañía materializó el arriendo de dos de estas aeronaves cargueras durante el año 2014, y durante este trimestre arrendó el tercer Boeing 767-300.

Los otros ingresos aumentaron en 42,8%, totalizando US\$97,3 millones durante el primer trimestre de 2015. Esta variación es explicada principalmente por el aumento de US\$24.7 millones en ingresos de Multiplus por mayores caducos y canjes no pasajes.

Los **costos operacionales** totalizaron US\$2.564,2 millones durante el primer trimestre de 2015, lo que representa una disminución de 16,3% en comparación al primer trimestre de 2014. El costo por ASK equivalente (incluyendo gastos financieros netos) también disminuyó en 17,0%, incluyendo el efecto de la caída de 31,0% en el precio pagado por galón de combustible (incluyendo *hedge*). Excluyendo el combustible, el costo por ASK equivalente mostró una reducción de 9,6%. Algunos costos denominados en monedas locales se vieron positivamente impactados por la depreciación de ciertas monedas locales durante el trimestre. Los cambios en los costos operacionales fueron principalmente debido a:

- Los **salarios y beneficios** disminuyeron en 4,0% a pesar del aumento de 0,5% en los empleados promedio durante los meses de alta estacionalidad. La disminución fue principalmente producto del impacto positivo de la depreciación de ciertas monedas locales en los salarios denominados en esas monedas, lo que fue parcialmente compensado por mayores compensaciones promedios como parte del exitoso término del proceso de negociación colectiva con ciertos sindicatos.
- Los **costos en combustible** disminuyeron en 31,1%, como resultado de una caída de 40,6% en el precio promedio por galón (excluyendo *hedge*) y una caída de 0,7% en los galones consumidos, a pesar del leve aumento en nuestras operaciones, como resultado de nuestros programas de eficiencia de combustible y más moderna flota. Esto fue parcialmente compensado por el reconocimiento de una pérdida por cobertura de US\$104,6 millones, comparado a una ganancia por coberturas de US\$0,5 millones durante el primer trimestre de 2014.
- Las **comisiones a agentes** disminuyeron en 21,8% principalmente debido a menores ventas de pasajeros y carga, así como al impacto positivo de la depreciación del real brasileño en las comisiones de TAM.
- La **depreciación y amortización** disminuyeron en 3,3%, a pesar del aumento en la flota propia, principalmente debido a la salida de aeronaves arrendadas con la consecuente disminución en depreciación por mantenimiento. Adicionalmente, la devaluación del Real impactó positivamente parte de estos costos durante el trimestre.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron en 11,8% principalmente producto de una caída en las tasas aeronáuticas relacionada a la depreciación de las monedas locales.
- Los **servicios a pasajeros** aumentaron en 2,6%, en línea con el aumento de 2,4% en los pasajeros transportados.
- Los **arriendos de aeronaves** aumentaron en 0,8%, a pesar de una menor cantidad de aeronaves arrendadas, como resultado de la incorporación de modelos más grandes y modernos bajo arrendamiento operacional (ej. 4 Boeing 787s).
- Los **costos de mantenimiento** disminuyeron en 12,6%, principalmente producto de las iniciativas de renovación de flota de la compañía, así como por la existencia de un costo no recurrente de US\$34 millones durante el primer trimestre de 2014 relacionado a costos de redelivery por nuestro plan de reestructuración.
- **Otros costos operacionales** disminuyeron en 15,4% principalmente debido a la prescripción y otros reversos de contingencias por impuestos en Brasil.

Resultados no operacionales

- Los **ingresos por intereses** disminuyeron en 5,4% alcanzando US\$18,5 millones en el primer trimestre de 2015, principalmente debido a la reducción de la caja de la compañía.
- El **gasto en intereses** disminuyó desde US\$131.4 millones en el primer trimestre de 2014 a US\$95,3 millones en igual trimestre 2015, principalmente debido al reconocimiento de US\$23 millones en costos relacionados al *sale and leaseback* de 4 aeronaves Boeing 777 durante el primer trimestre de 2014, así como a la reducción de la deuda de corto plazo tomada en Brasil, la cual tiene un mayor cupón.
- Bajo **otros ingresos (costos)**, la compañía reconoció una pérdida de US\$198,0 millones, impactada por una pérdida de tipo de cambio de US\$204,6 millones principalmente reconocida por TAM debido a la depreciación del real brasileño durante el trimestre. Esto se compara con un costo no operacional de

US\$27,3 millones durante el primer trimestre de 2014, el cual incluía una ganancia por tipo de cambio de US\$57,0 millones debido a la apreciación del real brasilero en igual trimestre 2014 y al reconocimiento de una provisión de US\$112 millones relacionada al plan de restructuración de flota de la compañía.

FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

Al final del año 2015, LATAM reportó US\$ 1.364,5 millones en caja y equivalentes, incluyendo ciertas inversiones de alta liquidez contabilizadas en activos financieros corrientes. Al 31 de Marzo, 2015, la compañía reportó depósitos con fabricantes de aeronaves (*pre-delivery payments*) por el valor de US\$912,3 millones, de los cuales US\$334,4 millones fueron financiados directamente por LATAM. Adicionalmente, a marzo de 2015, el Grupo LATAM Airlines tenía US\$210,0 millones en líneas de crédito comprometidas con bancos chilenos e internacionales.

La compañía tiene un programa de cobertura para mitigar parcialmente el impacto de las variaciones del real brasilero. La compañía ha cubierto cerca de 50% de su exposición operacional al real estimada para los próximos 12 meses a través de contratos forward de tipo de cambio. En relación a su exposición al combustible, la compañía ha cubierto cerca de 30% de su consume estimado de combustible para los próximos 12 meses. La estrategia de cobertura de combustible de la compañía consiste en una combinación de collares, swaps y opciones por Brent y Jet Fuel. El día 14 de mayo, LATAM asignó exitosamente el precio a la oferta de títulos de EETC (*enhanced equipment trust certificates*), convirtiéndose en el primer emisor EETC en Latinoamérica y el más grande de afuera de Estados Unidos. El monto agregado es de US\$1.021 millones, financiando la llegada de 17 aviones nuevos (11 Airbus A321s, 2 Airbus A350-900 and 4 Boeing 787-9s), que están programados para ser entregados entre julio 2015 hasta marzo 2016.

PLAN DE FLOTA LATAM

La compañía continúa avanzando en su plan de restructuración de flota, retirando modelos menos eficientes y alocando de mejor manera las aeronaves a cada mercado. Al 31 de marzo, 2015, nuestro plan de restructuración continúa en curso, habiendo ya retirado todas nuestras aeronaves Boeing 737 y Dash 8 Q400, y adicionalmente devolviendo 2 Airbus A319s, 7 Airbus A330s, 3 Airbus A340s y 1 Boeing 767 carguero. Las llegadas de aeronaves han sido de modelos más nuevos y eficientes, tales como el Airbus A321, de los cuales recibimos 1 avión adicional durante el trimestre; y 2 Boeing 787-9, una versión más grande del Boeing 787-8 Dreamliner que es capaz de transportar un 27% más de pasajeros y un 23% de mayor volumen de carga. La compañía terminó el trimestre con un total de 22 aeronaves Airbus A321 y 12 aeronaves Boeing 787.

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

Al final del año	2014	2015	2016
FLOTA PASAJEROS			
Dash 8-200	7	0	0
Airbus A319-100	52	49	46
Airbus A320-200	158	153	149
Airbus A320 Neo	0	0	2
Airbus A321-200	21	36	51
Airbus A330-200	13	7	0
Boeing 767-300	38	38	34
Airbus A340-300	3	0	0
Airbus A350-900	0	1	7
Boeing 777-300 ER	10	10	10
Boeing 787-8	10	10	10
Boeing 787-9	0	7	13
TOTAL	312	311	322
FLOTA CARGUERA			
Boeing 777-200F	4	4	4
Boeing 767-300F	11	11	9
	15	15	13
TOTAL FLOTA	327	326	335
Inversión Total Flota (US\$ millones)	1.199	1.689	2.343

Note: LATAM leased two of its 767-300Fs in 2014 and leased an additional Boeing 767-300F during March 2015.

GUIDANCE

LATAM espera que la capacidad de pasajeros medida en ASK aumente entre un 2% y 4% para el año 2015. La capacidad internacional de pasajeros se espera que crezca entre 4% y 6% el año 2015. Se espera que la capacidad de TAM en el negocio doméstico se mantenga estable durante el 2015. La capacidad de pasajeros en los domésticos de países de habla hispana se espera que crezcan entre un 4% y 6% durante el año 2015.

Respecto a las operaciones de carga, LATAM espera una disminución de sus ATKs entre 2% y 0% comparado con el año 2014, principalmente debido a la racionalización de nuestras operaciones cargueras.

La compañía espera mejorar la rentabilidad y márgenes operacionales estimados entre un 6% y 8% para todo el año 2015.

LATAM ha presentado sus estados financieros trimestrales al 31 de marzo, 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 135 destinos en 24 países y servicios de carga hacia alrededor de 144 destinos en 26 países, con una flota de 314 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 de Expectativas Futuras

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

LATAM Airlines Group S.A.
Resultados Financieros Consolidados para el primer trimestre de 2015

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo		
	2015	2014	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	2.343.527	2.688.611	-12,8%
Carga	350.322	420.709	-16,7%
Otros	97.293	68.114	42,8%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	2.791.142	3.177.434	-12,2%
COSTOS			
Remuneraciones	-575.689	-599.767	-4,0%
Combustible	-744.064	-1.080.184	-31,1%
Comisiones	-82.563	-105.540	-21,8%
Depreciación y Amortización	-237.448	-245.590	-3,3%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-285.905	-324.071	-11,8%
Servicio a Pasajeros	-77.762	-75.817	2,6%
Arriendo de Aviones	-128.899	-127.868	0,8%
Mantenimiento	-113.974	-130.331	-12,6%
Otros Costos Operacionales	-317.858	-375.644	-15,4%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-2.564.162	-3.064.812	-16,3%
RESULTADO OPERACIONAL	226.980	112.622	101,5%
<i>Margen Operacional</i>	8,1%	3,5%	4,6 pp
Ingresos Financieros	18.490	19.541	-5,4%
Gastos Financieros	-95.333	-131.385	-27,4%
Otros Ingresos / Costos	-197.965	-27.302	625,1%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-47.828	-26.524	80,3%
Impuestos	23.553	-12.459	-289,0%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-24.275	-38.983	-37,7%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-39.947	-41.333	-3,4%
Interes Minoritario	15.672	2.350	566,9%
UTILIDAD NETA	-39.947	-41.333	-3,4%
<i>Margen Neto</i>	-1,4%	-1,3%	-0,1 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-37,1%	-43,1%	
EBITDA	464.428	358.212	29,7%
<i>EBITDA Margen</i>	16,6%	11,3%	5,4 pp.
EBITDAR	593.327	486.080	22,1%
<i>EBITDAR Margen</i>	21,3%	15,3%	6,0 pp.

LATAM Airlines Group S.A.
Datos Operacionales Consolidados

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo		
	2015	2014	Var. %
System			
ASKs-equivalente (millones)	52.237	52.164	0,1%
RPKs-equivalente (millones)	38.243	38.514	-0,7%
Factor de Ocupación (basado en ASK-equivalente)	73,2%	73,8%	-0,6 pp
FO de Equilibrio (basado en ASK-equivalente)%	69,1%	73,8%	-4,7 pp
Yield basado en RPK-equivalente (US Cent)	7,0	8,1	-12,7%
Ingresos Op. por ASK-equivalente (US Cent)	5,2	6,0	-13,5%
Costos por ASK-equivalente (US Cent)	5,1	6,1	-17,0%
Costos por ASK-equivalente ex fuel (US Centavos)	3,6	4,0	-9,6%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	307	309	-0,7%
Eficiencia en Combustible Utilizado*	5,9	5,9	-0,9%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1,6	1,6	0,5%
Número Total de Empleados (promedio)	53.644	53.379	0,5%
Número Total de Empleados (al cierre)	53.247	53.350	-0,2%
Passenger			
ASKs (millones)	33.632	32.927	2,1%
RPKs (millones)	28.038	27.229	3,0%
Pasajeros Transportados (miles)	17.245	16.833	2,4%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	83,4%	82,7%	0,7 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	8,4	9,9	-15,4%
Ingresos por ASK (US Centavos)	7,0	8,2	-14,7%
Cargo			
ATKs (millones)	1.767	1.828	-3,3%
RTKs (millones)	969	1.072	-9,6%
Toneladas Transportadas (miles)	238	272	-12,6%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	54,9%	58,7%	-3,8 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	36,1	39,2	-7,9%
Ingresos por ATK (US Centavos)	19,8	23,0	-13,9%

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).

*Galones consumidos por 1.000 ASKs equivalentes

LATAM Airlines Group S.A.

Balance Patrimonial Consolidado (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 31 de Marzo 2015	Al 31 de diciembre 2014
Activos		
Efectivo y equivalentes al efectivo	959.160	989.396
Otros activos financieros, corrientes	469.354	650.401
Otros activos no financieros, corrientes	317.211	247.871
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.016.988	1.378.837
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	313	308
Inventarios	235.494	266.039
Activos por impuestos, corrientes	74.063	100.708
Activos no corrientes mantenidos para la venta	994	1.064
Total activos corrientes	3.073.577	3.634.624
Propiedades, planta y equipos	10.637.808	10.773.076
Plusvalía	2.762.163	3.313.401
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.567.976	1.880.079
Otros activos no corrientes	848.156	883.250
Total activos no corrientes	15.816.103	16.849.806
Total activos	18.889.680	20.484.430
Patrimonio y Pasivos		
Otros pasivos financieros, corrientes	1.582.113	1.624.615
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.360.225	1.489.396
Pasivos por impuestos, corrientes	57	35
Otros pasivos no financieros	2.333.089	2.715.686
Total pasivos corrientes	5.275.484	5.829.732
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.301.440	7.389.012
Otros cuentas por pagar, no corrientes	543.077	577.454
Otras provisiones, no corrientes	583.064	703.140
Pasivos por impuestos diferidos	952.555	1.051.894
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	80.588	74.102
Otros pasivos no financieros	343.714	355.401
Total pasivos no corrientes	9.804.438	10.151.003
Total pasivos	15.079.922	15.980.735
Capital emitido	2.545.705	2.545.705
Ganancias acumuladas	496.771	536.190
Acciones propias en cartera	(178)	(178)
Otras reservas	677.006	1.320.179
Patrimonio atribuible al controlador	3.719.304	4.401.896
Participaciones no controladoras	90.454	101.799
Total patrimonio	3.809.758	4.503.695
Total pasivos y patrimonio	18.889.680	20.484.430

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 31 de marzo 2015	Al 31 de marzo 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	2.961.149	3.221.686
Otros cobros por actividades de operación	23.622	24.709
Clases de pagos		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(1.778.734)	(2.424.849)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(638.808)	(669.386)
Otros pagos por actividades de operación	(73.264)	(113.362)
Intereses recibidos	5.975	5.094
Impuestos a las ganancias pagados	(13.586)	(22.558)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(123.659)	6.970
Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación	362.695	28.304
Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión		
Flujos de efectivo utilizados para obtener el control de subsidiarias u otros negocios	-	2
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	143.825	201.491
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(26.241)	(299.259)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	5.254	514.218
Compras de propiedades, planta y equipo	(297.008)	(194.926)
Importes procedentes de la venta de activos intangibles	17	13
Compras de activos intangibles	(2.402)	(13.104)
Otras entradas (salidas) de efectivo	3.800	(25.217)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(172.755)	183.218
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		
Importes procedentes de la emisión de acciones	-	156.321
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	129.299	83.608
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	14.990	-
Reembolsos de préstamos	(164.563)	(1.121.751)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	(76.312)	(106.343)
Dividendos pagados	(9.419)	(400)
Intereses pagados	(75.100)	(116.548)
Otras entradas (salidas) de efectivo	41.311	54.943
Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(139.794)	(1.050.170)
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	50.146	(838.648)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(80.382)	15.084
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(30.236)	(823.564)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERÍODO	989.396	1.984.903
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO	959.160	1.161.339

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 31 de Marzo 2015	Al 31 de diciembre 2014
Total Activos	18.889.680	20.484.430
Total Pasivos	15.079.922	15.980.735
Total Patrimonio	3.809.758	4.503.695
Total Pasivos & Patrimonio	18.889.680	20.484.430
Cálculo Deuda Neta:		
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo	7.068.730	7.049.033
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	1.629.742	1.709.034
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	59.928	59.148
Caja y valores negociables	-1.364.497	-1.533.770
Deuda Neta Total	7.393.903	7.283.445

(*) Nota: Incluye participación minoritaria

LATAM Airlines Group S.A.

Principales Indicadores Financieros

	Al 31 de Marzo 2015	Al 31 de diciembre 2014
Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses	11,3%	12,3%
Deuda bruta ajustada (US\$ miles)	12.415.305	12.466.903
Deuda bruta ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,8	6,2
Deuda neta ajustada (US\$ miles)	11.050.808	10.933.133
Deuda neta ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,2	5,4

Nota: La deuda ajustada considera arrendos de aeronaves x 7

LATAM Airlines Group S.A.
Flota Consolidada

	Al 31 de marzo de 2015		
	Fuera de Balance	En Balance	Total
Flota Pasajeros			
Dash 8-200	5	2	7
Airbus A319-100	12	40	52
Airbus A320-200	61	95	156
Airbus A321-200	3	19	22
Airbus A330-200	5	8	13
Boeing 767-300	4	34	38
Airbus A340-300/500	-	3	3
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8/-9	6	6	12
TOTAL	102	211	313
Cargo Aircraft			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	3	8	11
TOTAL	5	10	15
TOTAL FLOTA	107	221	328

Note: LATAM arrendó dos de sus Boeing 767-300Fs en 2014 y arrendó un Boeing 767-300F adicional durante Marzo 2015.