

GRUPO LATAM AIRLINES ANUNCIA LUCRO OPERACIONAL DE US\$ 227 MILHÕES E MARGEM OPERACIONAL DE 8,1% NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2015

Santiago, Chile, 14 de maio de 2015 – A LATAM Airlines Group S.A. (NYSE: LFL; IPSA: LAN; BOVESPA: LATM33), companhia aérea líder na América Latina, anuncia hoje seus resultados financeiros consolidados para o primeiro trimestre findo em 31 de março de 2015 (1T15). “LATAM” ou “Companhia” refere-se à entidade consolidada, incluindo companhias aéreas de transporte de passageiros e cargas na América Latina. Todos os valores são apresentados de acordo com as Normas Internacionais de Contabilidade (*International Financial Reporting Standards* – IFRS) e em dólares norte-americanos. A taxa de câmbio média entre o real e o dólar norte-americano no trimestre foi de R\$ 2,87/US\$ 1,00.

DESTAQUES

- A LATAM registrou forte resultado operacional no 1T15, com o lucro operacional atingindo US\$ 227 milhões (R\$ 651,5 milhões), uma expansão de 102% em relação aos US\$ 113 milhões (R\$ 323,2 milhões) registrados no 1T14. A margem operacional cresceu para 8,1% no trimestre, contra 3,5% no mesmo período de 2014.
- O aumento expressivo da margem durante o primeiro trimestre reflete principalmente a redução de 16% nos custos operacionais da Companhia. O custo por ASK-equivalente diminuiu 17%, o que inclui o impacto no preço do combustível. Além disso, excluindo os gastos com combustível, o custo por ASK-equivalente apresentou redução de 10%, devido principalmente aos ganhos de eficiência alcançados como resultado dos nossos programas de redução de custos em curso, além do efeito da desvalorização cambial sobre os custos denominados em moedas locais.
- A LATAM registrou um prejuízo líquido de US\$ 40 milhões (R\$ 114,7 milhões) no 1T15, comparado a um prejuízo líquido de US\$ 41 milhões (R\$ 118,6 milhões) no 1T14. As perdas não operacionais incluem um prejuízo com variação cambial de US\$ 205 milhões (R\$ 587,2 milhões), sem efeito caixa, reconhecido principalmente pela TAM em função da desvalorização de 20% do Real no trimestre. A Companhia mitigou sua perda cambial através da redução consistente da exposição do balanço patrimonial da TAM ao Real.
- No dia 14 de maio de 2015, a Grupo LATAM Airlines concluiu com sucesso sua primeira emissão EETC, tornando-se a primeira emissão EETC para uma companhia aérea na América Latina e a maior fora dos Estados Unidos. O valor total de US\$ 1.021 milhões (R\$ 2.930,5 milhões) vai financiar 17 novas aeronaves (11 Airbus A321, 2 Airbus A350-900 e 4 Boeing 787-9) que estão previstas para serem entregues entre julho de 2015 e março de 2016.
- A companhia finalizou o trimestre com 85,8% dos seus voos no horário, um aumento de 3,9 p.p. em comparação com o mesmo trimestre do ano anterior. O aumento do nosso *on-time performance* é resultado da melhora de 6,6 p.p. das operações domésticas do Brasil e de 5,2 p.p. em operações internacionais.
- A LATAM segue trabalhando para melhorar a experiência do passageiro, por meio da prestação de serviços melhores antes e durante os seus voos. Durante o trimestre, a Companhia instalou um novo sistema de entretenimento em 10 aeronaves de um só corredor para permitir que passageiros acessem a uma seleção de conteúdo em seus próprios dispositivos. Além disso, com o objetivo de oferecer mais tempo de entretenimento para nossos passageiros, temos habilitado o uso de dispositivos no

modo avião em toda nossa frota LAN durante todo o voo e, adicionalmente, oferecemos de ponta a ponta nosso entretenimento de bordo em nas telas individuais da nossa frota de voos de longa distância. Em relação a serviços nos aeroportos, a empresa instalou totens de autoatendimento em Miami, Madrid e Guarulhos, e também lançou a nova Sala VIP em Santiago, a maior da América do Sul.

- Em linha com o objetivo da LATAM de oferecer a melhor conectividade dentro, de e para a América do Sul, a Companhia anunciou em abril o início de estudos de viabilidade para o desenvolvimento de um novo hub na região Nordeste do Brasil. "O projeto irá aumentar a capilaridade do Grupo no Brasil, na América do Sul e internacionalmente, principalmente através da adição de destinos na Europa. Deverá ainda reafirmar a liderança do Grupo na América Latina, aumentar as opções de conectividade para clientes e otimizar a cobertura de fluxos de passageiros e cargas entre o Brasil e outros mercados," destacou Claudia Sender, presidente executiva da TAM S.A. e da TAM Linhas Aéreas.
- Já em maio, o Grupo LATAM Airlines anunciou a escolha da Sabre Corporation como fornecedora da tecnologia do Sistema de Atendimento aos Passageiros (PSS, na sigla em inglês), sua plataforma de reservas, estoque e check-in. Como parte do novo contrato, a TAM migrará para a tecnologia SabreSonic CSS, unificando o sistema de reservas de todas as companhias do Grupo, o que deverá aumentar a qualidade do atendimento aos nossos clientes e a eficiência do Grupo como um todo.
- Em linha com o plano de renovação da frota da Companhia, no 1T15 a LATAM recebeu as duas primeiras aeronaves Boeing B787-9 da América Latina. As aeronaves são as primeiras de fuselagem larga a incorporar o novo interior de cabine único do Grupo LATAM Airlines, e evidenciam a busca constante da companhia por inovação, com o objetivo de oferecer aos seus passageiros a melhor experiência de viagem possível.
- No dia 28 de abril de 2015, a Assembleia Geral Ordinária do Grupo LATAM Airlines, realizada em Santiago, no Chile, reelegeu o Conselho de Administração da Companhia para um mandato de dois anos.

COMENTÁRIOS E ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE OS RESULTADOS DO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2015

No 1T15, o Grupo LATAM Airlines foi capaz de administrar com sucesso um ambiente macroeconômico complexo, e registrou forte aumento do seu lucro operacional, que atingiu US\$ 227,0 milhões (R\$ 651,5 milhões), um aumento de 101,5% em relação aos US\$ 112,6 milhões (R\$ 323,2 milhões) registrados no 1T14. A margem operacional no período foi de 8,1%, contra 3,5% em 2014.

A administração da LATAM controlou com sucesso o aumento da oferta, buscando refletir a desaceleração econômica na região, e espera manter esta disciplina sobre a oferta durante o restante do ano. No primeiro trimestre do ano, a oferta registrou aumento de apenas 2,1%, contra uma redução de custos de 16,3%, ambos em relação ao mesmo período de 2014. Excluindo os gastos com combustível, a redução é explicada pelos ganhos de eficiência no âmbito do plano de redução de custos, além do efeito da desvalorização cambial sobre os custos denominados em moedas locais.

A LATAM registrou um prejuízo líquido de US\$ 39,9 milhões (R\$ 114,7 milhões) no 1T15, comparado a um prejuízo líquido de US\$ 41,3 milhões (R\$ 118,6 milhões) no 1T14. As perdas não operacionais incluem um prejuízo com variação cambial de US\$ 204,6 milhões (R\$ 587,2 milhões), sem efeito caixa, reconhecido principalmente pela TAM em função da desvalorização de 20,3% do Real no trimestre. Foi possível mitigar tal

impacto por meio da redução consistente do desequilíbrio entre ativos denominados em reais e passivos denominados em dólares no balanço patrimonial da TAM.

A receita total no 1T15 foi de US\$ 2.791,1 milhões (R\$ 8.011,2 milhões), comparada a US\$ 3.177,4 milhões (R\$ 9.119,9 milhões) no mesmo período de 2014. A queda de 12,2% refletiu a diminuição de 12,8% nas receitas de passageiros e de 16,7% nas receitas de carga, parcialmente compensadas pelo aumento de 42,8% em outras receitas. No 1T15, as receitas de passageiros e cargas responderam por 84,0% e 12,6% das receitas totais, respectivamente.

A **receita de passageiros** diminuiu 12,8% no trimestre. A oferta total de passageiros aumentou 2,1% no trimestre, enquanto o número de passageiros transportados (medido em RPK) cresceu 3,0%, resultando em uma sólida taxa de ocupação de 83,4%, um aumento de 0,7 p.p. sobre o mesmo período de 2014. Já a receita por ASK (RASK) registrou redução de 14,7% em relação ao 1T14, refletindo a queda de 15,4% nos *yields*. Os *yields* seguiram impactados pelo fraco desempenho macroeconômico na América do Sul, desvalorização das moedas locais (principalmente o Real, o Peso chileno e o Peso colombiano) e pela menor demanda de passageiros de negócios no Brasil.

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

Para o trimestre encerrado 31 de março						
Unidade de Negócio	RASK (US cents)			ASK		Load Factor
	2015	% Variação		2015	% Variação	
Doméstico 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

*O RASK no mercado doméstico brasileiro diminuiu 5,3% em Reais.

Observação: a linha de receitas inclui receitas com venda de passagens, intermediação, cobrança por excesso de bagagem, receitas do programa de fidelidade e outras receitas.

No 1T15, as operações domésticas da Companhia nos países de língua espanhola (SSC, que inclui Chile, Peru, Argentina, Colômbia e Equador) seguiram crescendo em um ritmo moderado, com aumento de 3,7% na oferta de passageiros, medida em ASK. A Companhia registrou um aumento de 4,5% no número de passageiros transportados, medido em RPK, no trimestre, o que elevou a taxa de ocupação para 82,4%, uma expansão de 0,7 p.p. em relação ao 1T14. De maneira geral, os *yields* nos mercados SSC registraram tendência positiva no trimestre em moedas locais. A queda de 4,1% na receita por ASK em relação ao 1T14 é explicada pela desvalorização das moedas locais, principalmente do Peso chileno e do Peso colombiano, que registraram desvalorização de 13,2% e 23,0%, respectivamente, em relação ao 1T14.

Nas operações domésticas de passageiros no Brasil, a TAM aumentou a oferta em 1,0% no 1T15 em relação ao mesmo trimestre de 2014. O tráfego medido em RPK registrou aumento de 2,6%, levando a um incremento de 1,3 p.p. na taxa de ocupação, que atingiu 83,0%. No primeiro trimestre do ano, os *yields* seguiram baixos, impactados principalmente pela menor demanda de passageiros de negócios e menor expectativa de crescimento do PIB no Brasil, levando a uma queda de 5,3% nas receitas por ASK da TAM em Reais. Em Dólares, a receita unitária da TAM sofreu um impacto adicional da desvalorização de 21,4% do Real no trimestre em relação ao 1T14.

A companhia segue trabalhando para consolidar sua estratégia de concentrar as operações domésticas brasileiras no hub de Brasília, aproveitando-se da sua localização geográfica centralizada, forte economia em relação ao restante do país e moderna infraestrutura aeroportuária. No trimestre, a TAM começou a operar

três operações domésticas – São José do Rio Preto, Aracaju e Boa Vista – além de ter anunciado a abertura de duas rotas internacionais, de Brasília para Orlando e para Buenos Aires. De maneira geral, estes novos destinos irão aumentar o número de rotas atendidas a partir de Brasília, além de compensar a redução da oferta em outras partes da malha, onde o RASK sofreu o impacto da menor demanda de passageiros de negócios. Além disso, a TAM evolui ainda no fortalecimento da sua malha regional, voando para Jaguaruna desde abril, e passando a comercializar três destinos adicionais - Bauru, Juazeiro do Norte e São José dos Campos - que começarão a operar no segundo semestre do ano.

No trimestre, a oferta da LATAM em voos internacionais aumentou 2,4%, medida em ASK, principalmente em rotas para o Caribe. Já o tráfego registrou expansão de 2,7%, resultando em um incremento de 0,2 p.p. na taxa de ocupação, que atingiu 83,9%. O trimestre continuou registrando pressão sobre os *yields*, devido principalmente à volatilidade das moedas locais, o que impactou a demanda por viagens internacionais, principalmente no Brasil. A Companhia tem administrado essa situação como o do ajuste do mix nos pontos de venda dentro da região, procurando focar em mercados de maior demanda. Com isso, as receitas por ASK na operação internacional de passageiros diminuiu 8,0% em relação ao 1T14.

Em linha com o objetivo da LATAM de oferecer a melhor conectividade dentro da região, a Companhia anunciou recentemente o início de estudos de viabilidade para o desenvolvimento do primeiro hub internacional e doméstico na região Nordeste do Brasil. O novo hub terá por objetivo aumentar substancialmente a conectividade de passageiros, tanto para voos domésticos dentro do Brasil como para conexões com a América Latina e as principais cidades da Europa. O Aeroporto de Guarulhos em São Paulo seguirá operando como o principal hub internacional, ao passo que o hub do Nordeste complementará de maneira estratégica os objetivos do Grupo. O novo hub será operado pelo atual plano de frota do Grupo, sem a necessidade de novas entregas de aeronaves. A escolha da cidade-sede da operação deverá ocorrer até o final de 2015, seguida pela implementação do hub. As operações devem ter início em dezembro de 2016.

As **receitas de carga** diminuíram 16,7% no trimestre, influenciadas pela queda de 9,6% no volume de carga transportada e da diminuição de 3,3% na oferta de carga. O mercado de carga segue apresentando uma tendência de baixa, devido principalmente à piora do resultado de importações para a América Latina, diminuição das exportações de alguns produtos da região, e deterioração do mercado doméstico no Brasil. Além disso, os *yields* de carga registraram contração de 7,9% em relação ao 1T14, devido a pressões concorrenciais de operadoras de carga regionais e internacionais, desvalorização das moedas locais, principalmente o Real e o Euro, e menor repasse de combustível refletindo a queda no preço deste insumo.

Em linha com a abordagem da LATAM de racionalização e disciplina na utilização da capacidade de aeronaves de carga, e priorização do uso da capacidade de carga de aeronaves de passageiros, a Companhia concluiu o arrendamento de três aeronaves Boeing 767-300F à outra companhia que opera em um mercado distinto do seu pelo período de três anos. A Companhia já havia concluído o arrendamento de duas dessas aeronaves de carga no ano anterior, concluindo o arrendamento da terceira este ano.

Otras receitas aumentaram 42,8%, totalizando US\$ 97,3 milhões (R\$ 279,3 milhões) no 1T15. Esse resultado é explicado principalmente pelo aumento US\$ 24,7 milhões (R\$ 70,9 milhões) das receitas da Multiplus por conta da intermediação de pontos e resgates de outros produtos que não passagens.

As **despesas operacionais** totalizaram US\$ 2.564,2 milhões (R\$ 7.359,7 milhões) no 1T15, uma redução de 16,3% em relação ao 1T14. O custo por ASK-equivalente (incluindo despesa financeira líquida) também diminuiu 17,0%, o que inclui o efeito da redução de 31,0% no preço médio do combustível (inclui hedge). Excluindo os gastos com combustível, o custo por ASK-equivalente diminuiu 9,6%. Algumas linhas de custo denominadas em moedas locais foram impactadas positivamente pela desvalorização de algumas dessas

moedas no trimestre. Os principais fatores que contribuíram para as variações das despesas operacionais foram:

- **Salários e benefícios:** diminuição de 4,0%, apesar do aumento de 0,5% no número de funcionários durante os meses da alta temporada. A redução é explicada principalmente pelo impacto positivo da desvalorização das moedas locais sobre os salários denominados em tais moedas, e foi compensada parcialmente pelo aumento da remuneração média negociada com alguns sindicatos como parte de acordos coletivos.
- **Custos com combustíveis:** redução de 31,1%, refletindo a diminuição de 40,6% no preço médio do combustível (exclui hedge) e consumo 0,7% menor, apesar do ligeiro aumento nas operações, resultado principalmente dos programas de eficiência de combustível e do aumento da eficiência da frota. Este resultado foi parcialmente compensado pelo reconhecimento de uma perda com hedge de combustível no valor de US\$ 104,6 milhões (R\$ 300,2 milhões), comparada a um ganho com hedge de combustível de US\$ 0,5 milhão (R\$ 1,5 milhões) no 1T14.
- **Comissões pagas a agentes:** redução de 21,8%, devido principalmente ao menor volume de vendas nos negócios de passageiros e carga, além do impacto positivo da desvalorização do Real na TAM.
- **Depreciação e amortização:** redução de 3,3%, apesar do aumento do número de aeronaves próprias de fuselagem larga, devido principalmente à desativação gradual de aeronaves arrendadas com consequente diminuição da depreciação por manutenção. Adicionalmente, parte destes custos denominados em Reais foi impactada positivamente pela depreciação do Real em relação ao Dólar no trimestre.
- **Outras taxas de aluguel e aterrissagem:** redução de 11,8%, devido principalmente aos menores gastos com tarifas aeronáuticas, refletindo a desvalorização das moedas locais.
- **Despesas com atendimento a passageiros:** aumento de 2,6%, em linha com o crescimento de 2,4% no número de passageiros transportados.
- **Aluguel de aeronaves:** aumento de 0,8%, apesar do menor número de aeronaves arrendadas, como resultado da incorporação de modelos maiores e mais modernos em arrendamento operacional (ex. quatro Boeing 787).
- **Despesas com manutenção:** diminuição de 12,6%, devido principalmente às iniciativas da Companhia de renovação da frota e da provisão de US\$ 34 milhões (R\$ 97,6 milhões) reconhecida no 1T14 relacionada à devolução de aeronaves no âmbito da reestruturação da frota.
- **Outras despesas operacionais:** diminuição de 15,4%, devido essencialmente à prescrição e outras reversões de contingências fiscais no Brasil.

Resultados não operacionais

- **Receitas financeiras:** diminuição de 5,4%, atingindo US\$ 18,5 milhões (R\$ 53,1 milhões) no 1T15, devido principalmente ao menor saldo em caixa da Companhia.
- **Despesas financeiras:** diminuição de US\$ 131,4 milhões (R\$ 377,1 milhões) no 1T14 para US\$ 95,3 milhões (R\$ 273,6 milhões) no 1T15, devido basicamente ao reconhecimento no 1T14 de US\$ 23 milhões (R\$ 66,0 milhões) de custos de intermediação relacionados a operações de *sale & leaseback* de quatro aeronaves Boeing 777, além da redução da dívida de curto prazo no Brasil, que possuía juros mais altos.
- **Outras receitas (despesas):** a Companhia reconheceu uma despesa líquida de US\$ 198,0 milhões (R\$ 568,2 milhões), impactada pela perda com variação cambial de US\$ 204,6 milhões (R\$ 587,2 milhões), reconhecida principalmente pela TAM em função da desvalorização do Real no trimestre. No 1T14, a Companhia havia registrado uma despesa de US\$ 27,3 milhões (R\$ 78,4 milhões), que incluía um ganho com variação cambial de US\$ 57,0 milhões (R\$ 163,6 milhões), resultado da valorização do Real naquele trimestre, além do reconhecimento de uma provisão de US\$ 112 milhões (R\$ 321,5 milhões) relacionada ao plano de reestruturação da frota da Companhia.

FINANCIAMENTO E LIQUIDEZ

Ao final do primeiro trimestre de 2015, a LATAM registrou US\$ 1.364,5 milhões (R\$ 3.916,4 milhões) em disponibilidades, que incluem determinados investimentos de alta liquidez contabilizados como “outros ativos financeiros de curto prazo”. Em 31 de março de 2015, a Companhia registrou depósitos com fabricantes de aeronaves (pré-pagamentos) no valor de US\$ 912,3 milhões (R\$ 2.618,5 milhões), dos quais US\$ 334,4 milhões (R\$ 959,8 milhões) foram financiados diretamente pela LATAM. Além disso, em março de 2015, o Grupo LATAM Airlines possuía US\$ 210,0 milhões (R\$ 602,7 milhões) em linhas de crédito compromissadas com bancos chilenos e internacionais.

A Companhia possui um programa de hedge contratado que visa mitigar o impacto da variação cambial do Real. A Companhia possui hedge contratado aproximadamente de 50% da sua exposição líquida mensal total ao Real estimada para os próximos 12 meses, através de contratos de swaps cambiais. Em relação à exposição ao preço do combustível, a Companhia possui operações de hedge contratadas para cerca de 30% do seu consumo estimado de combustível nos próximos 12 meses. A estratégia de hedge de combustíveis da Companhia consiste em uma combinação de operações *collar*, swaps e opções para Brent e Jet Fuel.

No dia 14 de maio de 2015, a Grupo LATAM Airlines concluiu com sucesso sua primeira emissão EETC, tornando-se a primeira emissão EETC para uma companhia aérea na América Latina e a maior fora dos Estados Unidos. O valor total de US\$ 1.021 milhões (R\$ 2.930,5 milhões) vai financiar 17 novas aeronaves (11 Airbus A321, 2 Airbus A350-900 e 4 Boeing 787-9) que estão previstas para serem entregues entre julho de 2015 e março de 2016.

PLANO DE FROTA LATAM

A Companhia segue avançando em seu plano de reestruturação da frota, com a desativação gradual de modelos menos eficientes e alocação de aeronaves mais adequadas para cada mercado. Em 31 de março de 2015, o plano de reestruturação encontrava-se dentro do planejado, tendo já alcançado a desativação completa da frota de aeronaves Boeing 737 e Dash 8 Q400, além da devolução de 2 aeronaves Airbus A319, 7 Airbus A330, 3 Airbus A340 e 1 Boeing 767 de carga. Já os modelos recebidos compreendem aeronaves modernas e mais eficientes, como o Airbus A321, do qual recebemos um exemplar no primeiro trimestre, além de 2 Boeing 787-9, uma versão maior do modelo Boeing 787-8 Dreamliner, com capacidade 27% maior

para passageiros e 23% maior para cargas. A companhia encerrou o trimestre com uma frota total de 22 aeronaves Airbus A321 e 12 aeronaves Boeing 787.

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

	No final do ano	2014	2015	2016
FROTA PASSAGEIROS				
Dash 8-200		7	0	0
Airbus A319-100		52	49	46
Airbus A320-200		158	153	149
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 FROTA PASSAGEIROS		312	311	322
FROTA CARGA				
Boeing 777-200F		4	4	4
Boeing 767-300F		11	11	9
TOTAL FROTA CARGA		15	15	13
TOTAL FROTA		327	326	335
Investimento Total Frota (US\$ milhões)		1.199	1.689	2.343

Observação: A LATAM arrendou duas aeronaves 767-300F em 2014, e uma terceira aeronave do mesmo modelo em março de 2015.

GUIDANCE

A LATAM espera que o ASK total de passageiros encerre 2015 com crescimento entre 2% e 4%. Já o ASK de passageiros internacionais deve encerrar 2015 com crescimento entre 4% e 6%. O ASK de passageiros domésticos da TAM no mercado brasileiro deve permanecer estável em 2015. O ASK nas operações domésticas de países de língua espanhola deve crescer entre 4% e 6%.

Com relação às operações de carga, a LATAM espera redução do ATK entre 2% e 0% em relação a 2014, devido essencialmente à racionalização da oferta nas operações de carga.

A Companhia espera um aumento da lucratividade e projeta obter margem operacional entre 6% e 8% em 2015.

A LATAM arquivou hoje suas demonstrações financeiras relativas ao período findo em 31 de março de 2015 na *Superintendencia de Valores y Seguros* do Chile. As demonstrações financeiras estão e estarão disponíveis em espanhol, português e inglês em www.latamairlinesgroup.net.

Sobre o Grupo LATAM Airlines

LATAM Airlines Group S.A. é a nova denominação da LAN Airlines S.A., resultado da sua associação com a TAM S.A. O LATAM Airlines Group S.A. agora inclui a LAN Airlines e suas filiais no Peru, Argentina, Colômbia e Equador, e LAN CARGO e suas filiais; bem como a TAM S.A. e suas filiais TAM Linhas Aéreas S.A., incluindo suas unidades de negócios, TAM Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (TAM Airlines (Paraguai)) e Multiplus S.A. Esta associação gera um dos maiores grupos de companhias aéreas do mundo em malha aérea, oferecendo serviços de transporte de passageiros para cerca de 135 destinos, em 24 países, e serviços de carga para aproximadamente 144 destinos, em 26 países, com uma frota de 314 aviões. No total, o LATAM Airlines Group S.A. tem em torno de 53 mil funcionários e suas ações são negociadas nas bolsas de Santiago, Nova York (na forma de ADRS) e São Paulo (na forma de BDRs).

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

Observação sobre Declarações Prospectivas

Este relatório contém declarações prospectivas. Tais declarações podem incluir palavras como “pode”, “espera”, “estima”, “deve”, “projeta”, “pretende”, “acredita” ou similares. Tais declarações não são fatos históricos e incluem crenças e expectativas da Companhia. Tais declarações são baseadas nas estimativas e projeções atuais da LATAM e, portanto, devem ser avaliadas cuidadosamente. Declarações prospectivas envolvem riscos, incertezas e outros fatores conhecidos e desconhecidos, muitos dos quais estão além do controle da LATAM e são de difícil previsão. A Companhia ressalva que uma série de fatores importantes podem fazer com que resultados reais sejam materialmente diferentes daqueles previstos em tais declarações. Tais fatores e incertezas incluem, especialmente, aqueles descritos nos documentos arquivados com a Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos (SEC). Declarações prospectivas referem-se apenas à data em que as mesmas forem feitas e a Companhia não se responsabiliza por atualizar publicamente quaisquer destas declarações, seja pelo surgimento de novas informações, eventos futuros ou por outro motivo.

LATAM Airlines Group S.A.
Resultados Financeiros Consolidados para o primeiro trimestre de 2015

	Para o trimestre encerrado 31 de março		
	2015	2014	Var. %
RECEITAS			
Passageiros	2.343.527	2.688.611	-12,8%
Carga	350.322	420.709	-16,7%
Outras	97.293	68.114	42,8%
TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS	2.791.142	3.177.434	-12,2%
DESPESAS			
Pessoal	-575.689	-599.767	-4,0%
Combustíveis	-744.064	-1.080.184	-31,1%
Comissões	-82.563	-105.540	-21,8%
Depreciação e Amortização	-237.448	-245.590	-3,3%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-285.905	-324.071	-11,8%
Serviço de Passageiros	-77.762	-75.817	2,6%
Arrendamento de Aeronaves	-128.899	-127.868	0,8%
Manutenção	-113.974	-130.331	-12,6%
Outras Despesas Operacionais	-317.858	-375.644	-15,4%
TOTAL DESPESAS OPERACIONAIS	-2.564.162	-3.064.812	-16,3%
RESULTADO OPERACIONAL	226.980	112.622	101,5%
<i>Margem Operacional</i>	8,1%	3,5%	4,6 pp
Receitas Financeiras	18.490	19.541	-5,4%
Despesas Financeiras	-95.333	-131.385	-27,4%
Outras Receitas / Despesas	-197.965	-27.302	625,1%
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO E MINORITÁRIOS	-47.828	-26.524	80,3%
Imposto	23.553	-12.459	-289,0%
RESULTADO ANTES DO MINORITÁRIOS	-24.275	-38.983	-37,7%
Atribuível a:			
Sócios da Empresa Controladora	-39.947	-41.333	-3,4%
Acionistas Minoritários	15.672	2.350	566,9%
RESULTADO LÍQUIDO	-39.947	-41.333	-3,4%
<i>Margem Líquida</i>	-1,4%	-1,3%	-0,1 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	-37,1%	-43,1%	
EBITDA	464.428	358.212	29,7%
<i>EBITDA Margem</i>	16,6%	11,3%	5,4 pp.
EBITDAR	593.327	486.080	22,1%
<i>EBITDAR Margem</i>	21,3%	15,3%	6,0 pp.

LATAM Airlines Group S.A.

Dados Operacionais Consolidados

	Para o trimestre encerrado		
	31 de março		
	2015	2014	Var. %
Sistema			
ASKs-equivalente (milhão)	52.237	52.164	0,1%
RPKs-equivalente (milhão)	38.243	38.514	-0,7%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs-equivalente)%	73,2%	73,8%	-0,6 pp
T.O. de Equilíbrio (com base em ASKs-equivalente)%	69,1%	73,8%	-4,7 pp
Yield com base em RPKs-equivalente (US Cent)	7,0	8,1	-12,7%
Receitas Op. por ASK-equivalente (US Cent)	5,2	6,0	-13,5%
Despesas por ASK-equivalente (US Cent)	5,1	6,1	-17,0%
Despesas por ASK-equivalente ex fuel (US Cent)	3,6	4,0	-9,6%
Galões de Combustível Usado (milhão)	307	309	-0,7%
Eficiência de combustível*	5,9	5,9	-0,9%
Distância Rota Média (milhares de km)	1,6	1,6	0,5%
Número Total de Pessoal (promédio)	53.644	53.379	0,5%
Número Total de Pessoal (fim do período)	53.247	53.350	-0,2%
Passageiros			
ASKs (milhão)	33.632	32.927	2,1%
RPKs (milhão)	28.038	27.229	3,0%
Passageiros Transportados (milhares)	17.245	16.833	2,4%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs) %	83,4%	82,7%	0,7 pp
Yield com base em RPKs (US Centavos)	8,4	9,9	-15,4%
Receitas por ASK (US Centavos)	7,0	8,2	-14,7%
Carga			
ATKs (milhão)	1.767	1.828	-3,3%
RTKs (milhão)	969	1.072	-9,6%
Toneladas Transportadas (milhares)	238	272	-12,6%
Taxa de Ocupação (com base em ATKs) %	54,9%	58,7%	-3,8 pp
Yield com base em RTKs (US Centavos)	36,1	39,2	-7,9%
Receitas por ATK (US Centavos)	19,8	23,0	-13,9%

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

*Galões de Combustível por 1.000 ASK-equivalente

LATAM Airlines Group S.A.

Balanco Patrimonial Consolidado (em milhares de Dólares)

	A 31 de março 2015	A 31 de Dezembro 2014
Ativos		
Caixa e equivalentes de caixa	959.160	989.396
Aplicações financeiras	469.354	650.401
Outros ativos não financeiros	317.211	247.871
Contas a receber	1.016.988	1.378.837
Contas a receber â entidades relacionadas	313	308
Estoques	235.494	266.039
Tributos diferidos	74.063	100.708
Ativos não-correntes a venda	994	1.064
Total ativos circulantes	3.073.577	3.634.624
Imobilizado	10.637.808	10.773.076
Goodwill	2.762.163	3.313.401
Intangíveis exceto goodwill	1.567.976	1.880.079
Outros ativos não circulantes	848.156	883.250
Total ativos não circulantes	15.816.103	16.849.806
Total Ativos	18.889.680	20.484.430
Passivos & Patrimônio		
Empréstimos e Financiamentos	1.582.113	1.624.615
Fornecedores	1.360.225	1.489.396
Obrigações Fiscais	57	35
Outras Obrigações	2.333.089	2.715.686
Total passivo circulante	5.275.484	5.829.732
Outros passivos não circulante	7.301.440	7.389.012
Contas a pagar	543.077	577.454
Provisões	583.064	703.140
Tributos diferidos	952.555	1.051.894
Provisões fiscais previdenciárias trabalhistas e cíveis	80.588	74.102
Outras Obrigações	343.714	355.401
Total passivo não circulante	9.804.438	10.151.003
Total Passivos	15.079.922	15.980.735
Capital Social Realizado	2.545.705	2.545.705
Reservas de Capital	496.771	536.190
Plano de remuneração em ações	(178)	(178)
Outras reservas	677.006	1.320.179
Participação dos acionistas controladores	3.719.304	4.401.896
Participação dos acionistas não controladores	90.454	101.799
Total Patrimônio	3.809.758	4.503.695
Total Passivos & Patrimônio	18.889.680	20.484.430

LATAM Airlines Group S.A.

Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto (em milhares de Dólares)

	A 31 de março 2015	A 31 de março 2014
Fluxo de caixa das atividades operacionais		
Recebimento de caixa de atividades operacionais		
Recursos obtidos com a venda de bens e serviços	2.961.149	3.221.686
Outras fontes de caixa das atividades operacionais	23.622	24.709
Pagamentos de atividades operacionais		
Fornecedores de bens e serviços	(1.778.734)	(2.424.849)
Pagamentos para ou em nome de funcionários	(638.808)	(669.386)
Outros pagamentos de atividades operacionais	(73.264)	(113.362)
Receita financeira	5.975	5.094
Devolução de imposto de renda (pago)	(13.586)	(22.558)
Outras entradas (saídas) de caixa	(123.659)	6.970
Fluxo de caixa das atividades operacionais, líquido	362.695	28.304
Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento		
Fluxo de caixa usado para o controle de subsidiárias ou outros negócios	-	2
Outras entradas de caixa por venda de participação ou instrumentos de dívida de outras entidades	143.825	201.491
Outros pagamentos para adquirir bens ou de instrumentos de dívida de outras entidades	(26.241)	(299.259)
Venda de ativo imobilizado	5.254	514.218
Aquisição de ativo imobilizado	(297.008)	(194.926)
Venda de ativo intangíveis	17	13
Aquisição de ativos intangíveis	(2.402)	(13.104)
Outras entradas (saídas) de caixa	3.800	(25.217)
Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento	(172.755)	183.218
Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento, líquido		
Recursos obtidos com emissão de ações	-	156.321
Recursos obtidos com empréstimos de longo prazo	129.299	83.608
Recursos obtidos com empréstimos de curto prazo	14.990	-
Pagamento de empréstimos	(164.563)	(1.121.751)
Pagamento de passivos relacionados a arrendamento financeiro	(76.312)	(106.343)
Dividendos pagos	(9.419)	(400)
Juros pagos	(75.100)	(116.548)
Outras entradas (saídas) de caixa	41.311	54.943
Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento, líquido	(139.794)	(1.050.170)
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades antes de variação cambial	50.146	(838.648)
Efeito da variação cambial nas disponibilidades	(80.382)	15.084
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades	(30.236)	(823.564)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO PERÍODO	989.396	1.984.903
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO PERÍODO	959.160	1.161.339

LATAM Airlines Group S.A.

Indicadores do Balanço Patrimonial Consolidado (em milhares de Dólares)

	A 31 de março 2015	A 31 de Dezembro 2014
Total Ativos	18.889.680	20.484.430
Total Passivos	15.079.922	15.980.735
Total Patrimônio	3.809.758	4.503.695
Total Passivos & Patrimônio	18.889.680	20.484.430
Cálculo da Dívida Líquida:		
Obrigações por bancos e instituições financeiras curto e longo prazo	7.068.730	7.049.033
Obrigações por leasing de capital curto e longo prazo	1.629.742	1.709.034
Outros passivos curto prazo e longo prazo	59.928	59.148
Caixa e equivalentes de caixa	-1.364.497	-1.533.770
Dívida Líquida Total	7.393.903	7.283.445

(*) Observação: Inclui participação minoritária

LATAM Airlines Group S.A.

Principais Indicadores Financeiros

	A 31 de março 2015	A 31 de Dezembro 2014
Caixa e equivalente a caixa como % das receitas nos últimos 12 meses	11,3%	12,3%
Dívida bruta ajustada (US\$ milhares)	12.415.305	12.466.903
Deuda bruta ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,8	6,2
Dívida líquida ajustada (US\$ milhares)	11.050.808	10.933.133
Dívida líquida ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,2	5,4

Observação: A dívida ajustada considera arrendamentos de aeronaves x 7

LATAM Airlines Group S.A.
Frota Consolidada

	A 31 de março de 2015		
	Fora de Balanço	Em Balanço	Total
Frota Passageiros			
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	0	3	3
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8/-9	6	6	12
TOTAL	102	211	313
Frota Carga			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	3	8	11
TOTAL	5	10	15
TOTAL FROTA	107	221	328

Observação: A LATAM arrendou duas aeronaves 767-300F em 2014, e uma terceira aeronave do mesmo modelo em março de 2015.