

## **GRUPO LATAM AIRLINES ANUNCIA LUCRO OPERACIONAL CONSOLIDADO DE US\$ 15 MILHÕES NO SEGUNDO TRIMESTRE DE 2014**

Santiago, Chile, 12 de agosto de 2014 – 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 segundo trimestre findo em 30 de junho de 2014. “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\$ 2,23/US\$ 1,00.

### **DESTAQUES**

- No segundo trimestre de 2014, o Grupo LATAM Airlines registrou lucro operacional de US\$ 15,4 milhões (R\$ 34,3 milhões) e margem operacional de 0,5%, representando um aumento de 0,8 p.p. em relação ao mesmo período do ano anterior. Os resultados do trimestre foram impactados negativamente pela menor demanda de passageiros e carga durante a Copa do Mundo de futebol no Brasil, e também pela fraca safra de grãos para exportação, que impactou o negócio de cargas.
- A Companhia destacou-se pela bem-sucedida gestão de operações de alta complexidade durante o evento da Copa do Mundo no Brasil. Estamos satisfeitos com o nosso desempenho neste período desafiador, durante o qual transportamos quase 3 milhões de passageiros no mercado doméstico contando com mais de 1,1 mil voos domésticos e internacionais adicionais, mantendo a excelência no atendimento aos nossos clientes, que se refletiu na taxa de 95% de partidas sem atraso.
- Em preparação para a Copa do Mundo, a TAM havia reduzido sua oferta em 5,1% durante Junho, mês no que o evento começou. Com isso, pudemos operar com altas taxas de ocupação no período, apesar da redução de 5,2% no tráfego em relação ao mesmo período de 2013. A redução do tráfego durante a Copa do Mundo deve-se ao menor número de passageiros de negócios em função dos 12 feriados decretados no Brasil, além da redução da demanda por viagens de turismo domésticas e internacionais durante as férias de inverno, quando a demanda sazonal é geralmente alta. Estimamos que o impacto da Copa do Mundo sobre a margem operacional da LATAM – tanto em operações domésticas quanto internacionais – tenha sido entre US\$ 140 milhões (R\$ 312 milhões) e US\$ 160 milhões (R\$ 357 milhões) entre junho e julho, sendo cerca de US\$ 30 milhões (R\$ 67 milhões) no mês de junho e a maior parte do impacto concentrada no mês de julho.
- “Os importantes investimentos realizados em infraestrutura no Brasil anteriormente à Copa do Mundo, especialmente aeroportuária, deixarão um legado de impacto bastante positivo para o contínuo desenvolvimento do setor aéreo brasileiro”, destacou Enrique Cueto, Diretor Presidente do Grupo LATAM Airlines. “A mudança da TAM para o Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos e para o Pier 2 no aeroporto de Brasília nos permitirá continuar melhorando a conectividade através desses hubs, além de melhorarmos o desempenho de partidas sem atraso”.
- A LATAM segue com sua estratégia de racionalização da oferta, tanto nas operações de passageiros quanto de carga, com reduções de 1,5% e 7,5%, respectivamente. A taxa de ocupação de passageiros continua avançando em todos os mercados, atingindo o nível recorde de 82,4% e impulsionando o aumento do RASK.
- No trimestre, a LATAM ajustou a taxa de câmbio do seu caixa em Bolívares venezuelanos à taxa “SICAD I”, com o reconhecimento pontual de uma perda não operacional de US\$ 56,3 milhões (R\$ 125,5 milhões). Visando continuar atendendo a Venezuela, a Companhia tem ajustado o número de

voos desde o primeiro trimestre de 2014, com diminuição de 44% no assento-quilômetro oferecido (ASK) no segundo trimestre de 2014 em relação ao mesmo período de 2013.

- No segundo trimestre de 2014, o Grupo LATAM Airlines registrou prejuízo líquido de US\$ 58,9 milhões (R\$ 131,4 milhões), comparado a um prejuízo líquido de US\$ 329,8 milhões (R\$ 735,4 milhões) no mesmo período de 2013.
- A LATAM reestruturou com sucesso o seu balanço patrimonial, o que se reflete em uma sólida posição financeira, após a redução da sua dívida neta em US\$ 1,8 bilhão nos últimos 12 meses. Paralelamente, a Companhia segue reduzindo a exposição do balanço patrimonial da TAM ao Real, que já passou de US\$ 2,0 bilhões (R\$ 4,5 bilhões), em 31 de dezembro de 2013 para US\$ 1,0 bilhão (R\$ 2,2 bilhões) em 30 de junho de 2014. A Companhia espera reduzir ainda mais essa exposição para aproximadamente US\$ 0,5 bilhão (R\$ 1,1 bilhões) em Setembro de 2014.
- LAN e TAM, ambas as companhias membro do Grupo LATAM Airlines, foram reconhecidas com o primeiro e segundo lugares, respectivamente, no prêmio "Melhores Companhias Aéreas da América do Sul", promovido pela SkyTrax World Airline Awards. A premiação é considerada pelo setor como um termômetro global da satisfação dos clientes, graças à sua exclusiva pesquisa de opinião junto aos passageiros. Estamos orgulhosos pelo reconhecimento da LAN e da TAM, mais uma vez, como as melhores companhias aéreas da região.

## **COMENTÁRIOS E ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE OS RESULTADOS DO SEGUNDO TRIMESTRE DE 2014**

"Em um cenário de aumento da concorrência e deterioração do cenário macroeconômico na América do Sul, ambos pressionando o setor aéreo, a LATAM é a companhia mais bem-posicionada para lidar com essas condições adversas", disse Enrique Cueto, Diretor Presidente da LATAM. "Nossa Companhia é mais flexível e possui um histórico de decisões rápidas de negócio em resposta a desafios econômicos. Manteremos nosso compromisso de alcançar um nível de lucratividade sustentável e maiores retornos, através do foco na disciplina de custo e do ajuste da nossa frota e desenvolvimento da malha".

Apesar da deterioração do cenário macroeconômico na América Latina e do ambiente altamente competitivo nas operações de passageiros e cargas, nosso sólido modelo de negócios nos permitiu alcançar resultados operacionais positivos no trimestre. A Companhia segue fortalecendo suas operações e promovendo excelência no atendimento aos seus clientes, buscando manter sua liderança entre as companhias aéreas da região.

No segundo trimestre de 2014, o Grupo LATAM Airlines manteve sua estratégia de racionalização da oferta em diferentes mercados. Com isso, já foi possível observar um aumento na receita por ASK (RASK), parcialmente compensado pelo aumento dos custos unitários, à medida que ajustamos nossa estrutura de custos à menor escala da operação. A Companhia também aumentou sua atenção ao controle de custos, e continua avaliando diversas ações que visam redução de custos e aumento da eficiência.

Entre elas, destaca-se a reestruturação do plano de frota, com a desativação gradual de 39 aeronaves da frota ao longo de um período de dois anos – principalmente modelos menos eficientes – e alocação das aeronaves mais adequadas para cada um dos mercados onde atuamos. Em 30 de junho de 2014, o plano de reestruturação encontra-se conforme o planejado, com a conclusão da desativação de cinco aeronaves Boeing B737 e a devolução de outras sete aeronaves Airbus A330, duas Dash Q-400, um Airbus A340 e um avião de carga Boeing 767 no primeiro semestre de 2014. Já os modelos recebidos apresentam maior eficiência,

como o Airbus A321, do qual recebemos quatro unidades no segundo trimestre do ano, e o Boeing 787, do qual recebemos seis exemplares em junho. As novas aeronaves recebidas representam uma economia de mais de 10% nos custos unitários em relação aos modelos atuais, o que demonstra as vantagens competitivas da migração para essas novas tecnologias.

Além disso, a partir de agosto, cinco trechos já operados pela Companhia passarão a receber gradualmente aeronaves Boeing 787. A mudança de produto visa modernizar os voos entre Santiago do Chile e Miami, Punta Cana (República Dominicana), Cancun, Cidade do México e São Paulo (Guarulhos). Além da alocação das aeronaves Boeing 787 para cinco destinos adicionais da malha da LAN, a Companhia também planeja retomar a operação da aeronave em voos de e para Los Angeles.

Ademais, visando melhorar o produto oferecido aos nossos passageiros em voos internacionais até a chegada das aeronaves Airbus A350 (a chegada da primeira aeronave é prevista para dezembro de 2015), estamos promovendo a reconfiguração das cabines (retrofit) das aeronaves Boeing 777 operadas pela TAM, visando incluir assentos do tipo *full flat* na classe executiva e oferecer um produto mais atrativo para passageiros de negócios em voos para os Estados Unidos. O processo de reconfiguração interna das aeronaves (retrofit) terá início em agosto de 2014. Esperamos que as primeiras aeronaves comecem a operar com as novas cabines a partir de novembro de 2014.

O trimestre foi marcado pelo início da Copa do Mundo de futebol, que aconteceu no Brasil entre junho e julho de 2014. O torneio foi disputado em 12 cidades-sede, com dependência significativa do transporte aéreo, o que resultou em uma operação de alta complexidade durante o período devido ao grande número de passageiros transportados para estas cidades em datas específicas. Visando oferecer um melhor atendimento das necessidades dos nossos clientes durante o evento, a Companhia preparou um plano de contingência, que incluía, entre outras medidas, aeronaves de contingência, mais de 1,1 mil voos domésticos e internacionais adicionais, reforço de pessoal em nossa equipe e treinamento especial dos funcionários. Estamos felizes com o resultado dessas medidas, refletido no sucesso da operação nesse período, durante o qual transportamos quase 3 milhões de passageiros no mercado doméstico, com taxa de ocupação de 80,5% e conseguimos manter o alto nível de atendimento aos nossos clientes, o que resultou em uma taxa de 95% de partidas sem atraso.

A infraestrutura e o atendimento alcançaram uma taxa de aprovação de 80%, de acordo com pesquisa realizada pelo Ministério do Turismo brasileiro em parceria com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE). Apesar do impacto negativo em nossos resultados, explicado pela menor demanda de passageiros de negócios e turismo de, para e dentro do Brasil, principalmente durante a alta temporada de julho, estamos satisfeitos com o sucesso dos serviços prestados com foco nos clientes durante este evento de visibilidade e importância mundial.

Vale mencionar que um efeito duradouro e muito positivo da Copa do Mundo de futebol são os investimentos realizados em infraestrutura, especialmente aeroportuária, inclusive no aeroporto de Guarulhos em São Paulo, onde estamos desenvolvendo nosso principal hub para o tráfego regional e de longa distância na América do Sul. O novo Terminal 3 do aeroporto, com capacidade para mais 12 milhões de passageiros e instalações de última geração, foi inaugurado em junho, antes do início da Copa do Mundo. Esperamos migrar todas as nossas operações internacionais para esse terminal até setembro de 2014. Os novos itinerários também entrarão em vigor com a mudança, através da oferta de um produto muito superior para passageiros de negócios, com conexões de apenas 1,5 a 2 horas, comparados às atuais 4 a 5 horas em voos de conexão em Guarulhos. Isso representará um importante marco para as operações internacionais.

A receita total no segundo trimestre de 2014 foi de US\$ 3.047,7 milhões (R\$ 6.795,5 milhões), comparada aos US\$ 3.098,9 milhões (R\$ 6.909,7 milhões) registrados no segundo trimestre de 2013. A redução de

1,7% reflete a queda de 12,7% nas receitas de carga, parcialmente compensada pelos aumentos de 0,3% nas receitas de passageiros e 2,8% em outras receitas. Essas variações incluem um impacto negativo da desvalorização cambial média de 7,9% do Real sobre as receitas denominadas nesta moeda, no segundo trimestre de 2014 em relação ao mesmo período de 2013. No segundo trimestre de 2014, as receitas de passageiros e cargas corresponderam a 82,9% e 13,9% das receitas totais, respectivamente.

**As receitas de passageiros** apresentaram aumento de 0,3% no trimestre, apesar da redução de 1,5% na oferta, explicado pelo crescimento de 2,6% no número de passageiros transportados e parcialmente compensado pela queda de 2,3% nos *yields*. A oferta seguiu a tendência de queda dos últimos trimestres, diminuindo tanto para voos internacionais quanto em operações domésticas no Brasil, além de refletir os ajustes realizados na oferta em junho anteriormente à Copa do Mundo de futebol no Brasil. A taxa de ocupação atingiu sólidos 82,4% no trimestre, registrando expansão de 3,3 p.p. em relação ao mesmo período de 2013. De maneira geral, a receita total por ASK (RASK) aumentou 1,8% em relação ao segundo trimestre de 2013.

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

Unidade de Negócio	Para o trimestre encerrado 30 de Junho					
	RASK (US cents)		ASK		Load Factor	
	2014	% Variação	2014	% Variação	2014	% Variação
Doméstico 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
<b>Total</b>	<b>8,2</b>	<b>1,8%</b>	<b>30.961</b>	<b>-1,5%</b>	<b>82,4%</b>	<b>3,3 pp</b>

\*RASK aumentou 12,9% medido em Reais

Observação: as receitas incluem receitas de passagens, intermediação, cobrança de excesso de bagagem, receitas do programa de fidelidade e outras receitas.

No segundo trimestre de 2014, as operações domésticas da Companhia nos países de língua espanhola (SSC, que inclui Chile, Peru, Argentina, Colômbia e Equador) registraram crescimento menos vigoroso se comparado aos trimestres anteriores, com aumento de 3,6% no número de passageiros transportados e ligeira expansão de 0,6% na oferta medida em ASK. Com isso, a taxa de ocupação aumentou 2,3 p.p. em relação ao ano anterior, atingindo 77,1%. Apesar desse resultado, a pressão sobre os *yields* em operações domésticas, explicada pelo arrefecimento da atividade econômico em alguns mercados, especialmente o Chile, além da desvalorização das moedas locais (14,4% do Peso chileno e 53,8% do Peso argentino em relação ao segundo trimestre de 2013). Isso levou a uma redução de 3,9% na receita por ASK em relação ao segundo trimestre de 2013.

Nas operações domésticas de passageiros no Brasil, a TAM diminuiu a oferta em 2,5% no trimestre em relação ao mesmo período do ano anterior. A redução da oferta é explicada principalmente pela diminuição de 5,1% do ASK no mercado doméstico brasileiro durante o mês de junho, com o início da Copa do Mundo, o que afetou a demanda por determinados voos domésticos, conforme já antecipado pela Companhia. Apesar da diminuição da oferta, a TAM registrou aumento de 1,0% no número de passageiros transportados medido em RPK no período, levando a um novo aumento da taxa de ocupação para 80,6%, equivalente a um crescimento de 2,9 p.p. em comparação ao bom nível registrado segundo trimestre de 2013. Durante o mês de junho, houve pressão sobre os *yields* por conta da Copa do Mundo, explicada principalmente pela baixa

demanda por passageiros de negócios durante o evento. Mesmo assim, os *yields* em Reais seguem crescendo em relação ao segundo trimestre de 2013. Com isso, conseguimos aumentar consideravelmente nossa receita por ASK, que avançou 12,9% no trimestre quando medida em Reais em relação ao mesmo trimestre de 2013. Dessa forma, além das contínuas medidas de aumento de eficiência neste mercado, continuamos registrando melhoras substanciais nos resultados financeiros das operações domésticas no Brasil. Além disso, continuamos ocupando a liderança no segmento de negócios, com participação de mercado de 33,7% no acumulado até junho de 2014.

No segundo trimestre de 2014, o Grupo LATAM Airlines seguiu racionalizando a oferta de passageiros em voos internacionais, em resposta ao ambiente concorrencial desafiador e ao contínuo baixo crescimento dos mercados europeus. A oferta em voos internacionais medida em ASK diminuiu 1,4% no trimestre, enquanto o número de passageiros aumentou 3,4%, levando a uma taxa de ocupação de 85,2%, ou 3,9 p.p. acima do segundo trimestre de 2013. A pressão sobre os *yields* foi causada pelo aumento da concorrência por parte de companhias internacionais que operam voos para a América do Sul, especialmente a partir dos EUA, além da redução na demanda de passageiros na Argentina, refletindo a desvalorização do peso argentino, e a diminuição da demanda por passageiros de negócios durante a Copa do Mundo em junho. Ainda assim, a receita por ASK registrou aumento de 1,1% em relação ao segundo trimestre de 2013.

**As receitas de carga** diminuíram 12,7% no segundo trimestre de 2014, refletindo as reduções de 7,5% no volume de carga transportada e de 5,5% na receita unitária, devido principalmente à diminuição de 6,9% nos *yields*, à medida que a demanda por carga continua retraída e persistem as pressões concorrenciais por operadoras de carga regionais e internacionais. The most significant impact affecting the cargo business during the second quarter 2014 was a very weak seed export season, which resulted in a decline of almost 70% in tons of seed transported in April 2014 as compared to April 2013, and in US\$18 million less revenues during the same period.

A Companhia manteve uma abordagem racional e disciplinada à utilização da capacidade das aeronaves de carga, sem perder o foco em maximizar a utilização da capacidade de carga da sua frota de aeronaves de passageiros (*belly capacity*). A diminuição da oferta de carga é parcialmente explicada pela devolução de uma aeronave Boeing 767F no primer trimestre de 2014. Com isso, a taxa de ocupação das operações de carga aumentou 0,9 p.p., atingindo 59,5% no trimestre.

**Outras receitas** cresceram 2,8%, somando US\$ 94.8 milhões (R\$ 211,4 milhões) no segundo trimestre de 2014. O resultado é explicado principalmente pelo aumento das receitas da Multiplus por conta da intermediação de pontos e resgates de outros produtos que não passagens.

As **despesas operacionais** no trimestre totalizaram US\$ 3.032,4 milhões (R\$ 6.761,3 milhões), apresentando redução de 0,9% em relação às despesas operacionais no segundo trimestre de 2013. Os custos foram impactados negativamente pelo aumento de 5,4% no preço médio do combustível (já incluindo hedge), o que levou a um crescimento de 3,5% no custo por ASK-equivalente (inclui despesas financeiras). Excluindo o combustível, o custo por ASK equivalente aumentou 3,3%, explicado pela redução de 3,8% no ASK equivalente, à medida que racionalizamos a oferta nas operações internacionais, nas operações domésticas no Brasil e nas operações de carga. Algumas linhas de custos denominadas em moedas locais foram impactadas positivamente pela desvalorização de 7,9% do no trimestre. Os principais fatores que contribuíram para as variações das despesas operacionais foram:

- **Salários e benefícios:** redução de 3,7%, explicada pela diminuição 0,9% no número médio de funcionários no trimestre, somado ao impacto da desvalorização do Real e do Peso chileno no trimestre sobre os salários denominados nestas moedas.

- **Custos com combustíveis:** permaneceram estáveis, refletindo a diminuição de 5,2% no consumo, como consequência da redução de 3,8% em ASK-equivalente e do aumento de eficiência da frota, parcialmente compensado pelo aumento de 5,2% no preço médio do combustível (ex-hedge). A Companhia reconheceu ainda uma perda de US\$ 1,2 milhão (R\$ 2,7 milhões) com hedge de combustível, comparada a um ganho de US\$ 0,5 milhão (R\$ 1,1 milhões) com hedge de combustível no segundo trimestre de 2013 e despesas de US\$ 6,3 milhões (R\$ 14,0 milhões) com pagamentos de contratos de hedge cambial.
- **Comissões pagas a agentes:** o aumento de 15,5% é explicado essencialmente pelo aumento nos incentivos pagos pela LAN e pela TAM no Brasil.
- **Depreciação e amortização:** redução de 1,4%, explicada pela venda de 11 aeronaves nos últimos 12 meses, parcialmente compensada pela incorporação de 12 aeronaves na modalidade de arrendamento financeiro no mesmo período.
- **Outras taxas de aluguel e aterrissagem:** diminuição de 0,2%, explicada principalmente pelos menores custos de manuseio, parcialmente compensado pelo aumento das taxas aeronáuticas.
- **Despesas com atendimento a passageiros:** diminuição de 14,9%, apesar do aumento de 1,5% no número de passageiros transportados, devido principalmente à redução dos custos variáveis de serviço e remuneração por passageiro.
- **Aluguel de aeronaves:** aumento de 43,7% apesar da redução, devido principalmente a operações de *sale & leaseback* de 10 aeronaves Airbus A330 em junho de 2013. Apesar da redução no número de aeronaves arrendadas da Companhia, as novas aeronaves na modalidade de arrendamento operacional incluem modelos maiores e mais caros (como o Boeing 787), com a devolução de aeronaves mais antigas e menores, em sua maioria (ex. Airbus A319, Boeing 737, Dash).
- **Despesas com manutenção:** diminuição de 21,9%, explicada principalmente pelas iniciativas de redução renovação da frota e redução da operação.
- **Outras despesas operacionais:** redução de 3,1%, principalmente devido às menores despesas com marketing e propaganda.

### **Resultados não operacionais**

- **Receita financeira:** aumento de US\$ 9,9 milhões (R\$ 22,1 milhões) no segundo trimestre de 2013 para US\$ 25,7 milhões (R\$ 57,3 milhões) no segundo trimestre de 2014, em função do maior saldo de caixa no trimestre e maior rentabilidade, explicada pela mudança no mix de moedas e aumento das taxas de juros do mercado.
- **Despesas financeiras:** diminuição de US\$ 116,3 milhões (R\$ 259,3,3 milhões) no segundo trimestre de 2013 para US\$ 113,0 milhões (R\$ 252,0 milhões) no trimestre atual, devido principalmente à redução da dívida e parcialmente compensado por um aumento na taxa de juros, refletindo parcialmente a emissão do Título securitizado em novembro de 2013.
- **Outras receitas (despesas):** a Companhia registrou um ganho de US\$ 33,5 milhões (R\$ 74,6 milhões), comparado a um prejuízo de US\$ 386,6 milhões (R\$ 861,9 milhões) no segundo trimestre de 2013, refletindo o ganho cambial principalmente pela valorização de 2,7% do Real entre 1º de abril de 2013 e 30 de junho de 2014, no valor total de US\$ 103,5 milhões (R\$ 230,8 milhões). Esse efeito foi parcialmente compensado pelo reconhecimento pontual de uma despesa de US\$ 56,3 milhões (R\$ 125,5 milhões) relacionada ao ajuste da taxa de câmbio sobre o saldo de caixa na Venezuela. Outras receitas (despesas) no segundo trimestre de 2013 incluíam uma perda cambial de US\$ 361 milhões (R\$ 804,9 milhões), resultado da desvalorização de 10,4% do Real entre 1º de abril de 2013 e 30 de junho de 2013.



## FINANCIAMENTO E LIQUIDEZ

Concluímos com sucesso a reestruturação do nosso balanço patrimonial, com melhoras substanciais nos níveis de alavancagem e liquidez. Em 30 de junho de 2014, nosso nível de alavancagem (medido pela relação entre dívida líquida ajustada / EBITDAR) era de 5,0x, e a nossa liquidez corrente correspondia a aproximadamente 13,1% das receitas dos últimos 12 meses. A meta para o longo prazo é manter o índice de alavancagem entre 3,5x e 4,0x e o índice de liquidez corrente em aproximadamente 15%.

Ao final do segundo trimestre de 2014, a LATAM apresentava saldo de disponibilidades de US\$ 1.696.0 milhões (R\$ 3.781 milhões), que incluem determinados investimentos de alta liquidez contabilizados como "outros ativos financeiros de curto prazo". Além disso, em 30 de junho de 2014, a Companhia possuía depósitos realizados com fabricantes de aeronaves (pré-pagamentos) no valor de US\$ 858 milhões (R\$ 1.913 milhões), dos quais US\$ 610 milhões (R\$ 1.360 milhões) foram financiados diretamente pela LATAM. Ademais, em junho de 2014 o Grupo LATAM Airlines possuía US\$ 210 milhões (R\$ 468 milhões) em linhas de crédito compromissadas com bancos chilenos e internacionais.

No segundo trimestre de 2014, a Companhia continuou reduzindo suas obrigações de dívida de curto prazo.

Em julho, a LATAM Airlines aceitou a proposta do governo da Venezuela com relação à repatriação de fundos, equivalente ao valor total devido por todas as Companhias do grupo no exercício de 2013. A dívida total era de aproximadamente VEF\$ 930 milhões, que será quitada de acordo com o plano de pagamento proposto pelo governo venezuelano. Esse saldo de caixa havia sido reconhecido em nosso balanço patrimonial pela taxa de câmbio CADIVI (VEF/US = 6,3), porém o acordo considera a taxa de câmbio SICAD 1, portanto no segundo trimestre de 2014 nós reconhecemos e contabilizamos uma despesa não operacional e não recorrente relativa à baixa do saldo de caixa no valor de US\$ 56,3 milhões (R\$ 125,5 milhões).

Um dos objetivos do Grupo LATAM Airlines é reduzir a volatilidade dos resultados financeiros e fluxo de caixa causada por fatores externos, tais como flutuações da taxa de câmbio e do preço de combustíveis. Visando minimizar o impacto de variações cambiais advindas do desequilíbrio no balanço patrimonial da TAM entre ativos denominados em Reais e passivos denominados em dólares norte-americanos, a LATAM está em processo de transferência das aeronaves TAM e suas dívidas relacionadas para o balanço patrimonial da LATAM, cuja moeda funcional é o dólar. Em 30 de junho de 2014, a exposição do balanço patrimonial da TAM ao Real já havia sido reduzida para US\$ 1,0 bilhão (R\$ 2,3 bilhões), e a Companhia ainda espera reduzir essa exposição para aproximadamente US\$ 0,5 bilhão (R\$ 1,1 bilhões), até setembro de 2014.

A volatilidade causada pelas variações cambiais sobre os fluxos de caixa da TAM devem ser parcialmente minimizadas ao longo do tempo, como resultado da proteção natural fornecida pela natureza diversificada dos fluxos de caixa do Grupo LATAM Airlines. Adicionalmente, a Companhia possui um programa de hedge que visa minimizar parcialmente o impacto das variações cambiais sobre a exposição líquida dos fluxos de caixa da TAM em reais. A Companhia possui hedge contratado para a maior parte da sua exposição líquida mensal total em Reais estimada para 2014, através de swaps cambiais à taxa média de R\$ 2,37/US\$ 1,00.

Com relação à exposição ao preço do combustível, todas as atividades de hedge são definidas pelo Grupo LATAM Airlines. A Companhia busca compensar o impacto das variações nos preços de combustíveis através de repasses, tanto nas operações de passageiros quanto de carga. A LATAM possui cobertura para aproximadamente 44% do seu consumo estimado de combustível para o terceiro trimestre de 2014, 45% do seu consumo médio estimado de combustível para o quarto trimestre de 2014 e 10% do consumo estimado para o primeiro trimestre de 2015. A estratégia de hedge de combustíveis da Companhia consiste em uma combinação de operações *collar*, swaps e opções de compra (*call options*) para Brent e Jet Fuel.

## PLANO DE FROTA LATAM

No segundo trimestre de 2014, a LATAM recebeu 4 aeronaves Airbus A321, 1 Airbus A320 e 1 Boeing 787. No mesmo período, a Companhia devolveu 4 aeronaves Airbus A320, 3 Boeing 737, 7 Airbus A330, 2 Boeing 767 e 1 Dash Q400.

Em linha com o plano de reestruturação de frota da Companhia, em 2014 esperamos desativar gradualmente o restante das aeronaves dos modelos Q400 e A340-500s, além de devolver uma das três aeronaves A340 - 300 restantes.

Após a conclusão do processo de reestruturação, a Companhia não terá mais nenhuma aeronave turboélice operando na Colômbia, e reduzirá o número de modelos operando voos de longa distância, passando a utilizar os modelos Boeing 767, Boeing 777, Boeing 787 e Airbus A350 (com entrega prevista a partir do quarto trimestre de 2015).

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

	2013	2014	2015
<b>FROTA PASSAGEIROS</b>			
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 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
<b>TOTAL FROTA PASSAGEIROS</b>	<b>323</b>	<b>312</b>	<b>312</b>
<b>FROTA CARGA</b>			
Boeing 777-200F	4	4	4
Boeing 767-300F	12	11	10
<b>TOTAL FROTA CARGA</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>14</b>
<b>TOTAL FROTA</b>	<b>339</b>	<b>327</b>	<b>326</b>
<b>Investimento Total Frota (US\$ milhões)</b>	<b>1.953</b>	<b>1.199</b>	<b>1.894</b>

## GUIDANCE

A companhia revisou seu guidance para 2014, diminuindo as estimativas de margem operacional para aproximadamente 4% a 5%, comparado ao guidance anterior, que previa margem de 6% a 8%. A revisão da estimativa reflete principalmente o impacto negativo da Copa do Mundo, além da deterioração do cenário macroeconômico na América Latina, que inclui tendência de desaceleração do PIB e enfraquecimento das moedas locais de vários países. A LATAM tem administrado esse cenário desafiador através da racionalização



do aumento da oferta na maior parte dos mercados, especialmente em rotas domésticas dos países de língua espanhola atendidos pela companhia.

A LATAM espera que o ASK total de passageiros encerre 2014 com decréscimo entre 2% e 0%. Além disso, a Companhia espera uma ligeira redução do ASK de passageiros internacionais, entre 3% e 1%, no ano de 2014. O ASK de passageiros domésticos da TAM no mercado brasileiro deve decrescer entre 2 e 0% em 2014. O ASK em países de língua espanhola deve crescer entre 3% e 5%.

Com relação às operações de carga, a LATAM espera redução do ATK entre 5% e 3% para o ano de 2014, devido à racionalização das operações de carga.

Essa previsão considera uma taxa de câmbio de aproximadamente R\$ 2,34/US\$ 1,00 e preço do barril de jet fuel de US\$ 120 no ano de 2014.

2014 - 2013		
<b>Crescimento ASK (Passageiros)</b>	<b>Total</b>	<b>-2% / 0%</b>
	International (longo curso e regional)	-3% / -1%
	Mercado interno Brasil	-2% / 0%
	Mercado interno SSC	3% / 5%
<b>Crescimento ATK (Carga)</b>		-5% / -3%
<b>Margem Operacional</b>	(FY 2014)	~4% / 5%
<b>Taxa de câmbio média (BRL/USD)</b>	(FY 2014)	2.34
<b>Preço de Combustível (US\$ por barril)</b>	(FY 2014)	120

\*\*\*\*\*

A LATAM arquivou hoje suas demonstrações financeiras relativas ao período findo em 30 de junho de 2014 com a *Superintendencia de Valores y Seguros* do Chile e com a Comissão de Valores Mobiliários do Brasil. As demonstrações financeiras estão e estarão disponíveis em espanhol, português e inglês em [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).

\*\*\*\*\*

Sobre a LATAM Airlines Group S.A.

LATAM Airlines Group S.A. (Grupo LATAM Airlines) é a nova razão social da LAN Airlines S.A. após sua associação com a TAM S.A. A LATAM Airlines Group S.A. inclui agora a LAN Airlines e suas afiliadas no Peru, Argentina, Colômbia e Equador, além da LAN Cargo e suas afiliadas. O grupo inclui ainda a TAM S.A. e suas controladas TAM Linhas Aéreas S.A., incluindo as unidades de negócios TAM Transportes Aereos del Mercosur S.A. (TAM Airlines (Paraguai)) e Multiplus S.A. A associação cria um dos maiores grupos de companhias aéreas do mundo em termos de rede de conexões, transportando passageiros para cerca de 134 destinos em 22 países e cargas para cerca de 143 destinos em 27 países, através de uma frota de 338 aeronaves. No total, a LATAM Airlines Group S.A. possui mais 53 mil funcionários, tendo suas ações negociadas em Santiago, na Bolsa de Nova York (NYSE), através de ADRs, e na Bolsa de Valores de São Paulo, através de BDRs.

Cada companhia aérea continuará a operar sob sua marca e identidade. Para consultas em relação à LAN ou TAM, visite [www.lan.com](http://www.lan.com) ou [www.tam.com.br](http://www.tam.com.br), respectivamente. Mais informações podem ser obtidas em [www.latamairlinesgroup.net](http://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 alerta 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 segundo trimestre de 2014**

	Para o trimestre encerrado 30 de Junho		
	2014	2013	Var. %
<b>RECEITAS</b>			
Passageiros	2.527.960	2.520.129	0,3%
Carga	424.934	486.527	-12,7%
Outras	94.834	92.255	2,8%
<b>TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS</b>	<b>3.047.728</b>	<b>3.098.911</b>	<b>-1,7%</b>
<b>DESPESAS</b>			
Pessoal	-616.565	-639.973	-3,7%
Combustíveis	-1.027.100	-1.027.596	0,0%
Comissões	-103.091	-89.244	15,5%
Depreciação e Amortização	-247.439	-250.944	-1,4%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-339.126	-339.692	-0,2%
Serviço de Passageiros	-73.109	-85.919	-14,9%
Arrendamento de Aeronaves	-133.205	-92.713	43,7%
Manutenção	-100.709	-128.969	-21,9%
Outras Despesas Operacionais	-392.023	-404.501	-3,1%
<b>TOTAL DESPESAS OPERACIONAIS</b>	<b>-3.032.367</b>	<b>-3.059.551</b>	<b>-0,9%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>15.361</b>	<b>39.360</b>	<b>-61,0%</b>
<i>Margem Operacional</i>	0,5%	1,3%	-0,8 pp
Receitas Financeiras	25.708	9.921	159,1%
Despesas Financeiras	-113.034	-116.251	-2,8%
Outras Receitas / Despesas	33.469	-386.570	-108,7%
<b>RESULTADO ANTES DO IMPOSTO E MINORITÁRIOS</b>	<b>-38.496</b>	<b>-453.540</b>	<b>-91,5%</b>
Imposto	-16.432	130.695	-112,6%
<b>RESULTADO ANTES DO MINORITÁRIOS</b>	<b>-54.928</b>	<b>-322.845</b>	<b>-83,0%</b>
Atribuível a:			
Sócios da Empresa Controladora	-58.910	-329.830	-82,1%
Acionistas Minoritários	3.982	6.985	-43,0%
<b>RESULTADO LÍQUIDO</b>	<b>-58.910</b>	<b>-329.830</b>	<b>-82,1%</b>
<i>Margem Líquida</i>	-1,9%	-10,6%	8,7 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	-38,7%	28,4%	
EBITDA	262.800	290.304	-9,5%
<i>EBITDA Margem</i>	8,6%	9,4%	-0,7 pp.
EBITDAR	396.005	383.017	3,4%
<i>EBITDAR Margem</i>	13,0%	12,4%	0,6 pp.

**LATAM Airlines Group S.A.**

**Resultados Financeiros Consolidados para o período de seis meses findo em 30 de junho de 2014**

	Para os 6 meses que termina 30 de junho		
	2014	2013	% Change
<b>RECEITAS</b>			
Passageiros	5.216.571	5.391.507	-3,2%
Carga	845.644	946.921	-10,7%
Outras	162.948	169.450	-3,8%
<b>TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS</b>	<b>6.225.163</b>	<b>6.507.878</b>	<b>-4,3%</b>
<b>DESPESAS</b>			
Pessoal	-1.216.333	-1.257.343	-3,3%
Combustíveis	-2.107.284	-2.272.751	-7,3%
Comissões	-208.631	-179.433	16,3%
Depreciação e Amortização	-493.029	-541.837	-9,0%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-663.197	-698.756	-5,1%
Serviço de Passageiros	-148.926	-170.438	-12,6%
Arrendamento de Aeronaves	-261.073	-199.213	31,1%
Manutenção	-231.040	-237.352	-2,7%
Outras Despesas Operacionais	-767.668	-797.194	-3,7%
<b>TOTAL DESPESAS OPERACIONAIS</b>	<b>-6.097.181</b>	<b>-6.354.317</b>	<b>-4,0%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>127.982</b>	<b>153.561</b>	<b>-16,7%</b>
<i>Margem Operacional</i>	2,1%	2,4%	-0,3 pp
Receitas Financeiras	45.249	39.748	13,8%
Despesas Financeiras	-244.418	-226.426	7,9%
Outras Receitas / Despesas	6.166	-349.068	-101,8%
<b>RESULTADO ANTES DO IMPOSTO E MINORITÁRIOS</b>	<b>-65.020</b>	<b>-382.185</b>	<b>-83,0%</b>
Imposto	-28.891	97.822	-129,5%
<b>RESULTADO ANTES DO MINORITÁRIOS</b>	<b>-93.911</b>	<b>-284.363</b>	<b>-67,0%</b>
Atribuível a:			
Sócios da Empresa Controladora	-100.243	-287.085	-65,1%
Acionistas Minoritários	6.332	2.722	132,6%
<b>RESULTADO LÍQUIDO</b>	<b>-100.243</b>	<b>-287.085</b>	<b>-65,1%</b>
<i>Margem Líquida</i>	-1,6%	-4,4%	2,8 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	-40,5%	25,4%	-65,9 pp
EBITDA	621.011	695.398	-10,7%
<i>EBITDA Margem</i>	10,0%	10,7%	-0,7 pp.
EBITDAR	882.084	894.611	-1,4%
<i>EBITDAR Margem</i>	14,2%	13,7%	0,4 pp.

**LATAM Airlines Group S.A.**  
**Dados Operacionais Consolidados**

	Para o trimestre encerrado			Para os 6 meses findos		
	30 de Junho			30 de Junho		
	2014	2013	Var. %	2014	2013	Var. %
<b>Sistema</b>						
ASKs-equivalente (milhão)	49.519	51.500	-3,8%	101.683	106.504	-4,5%
RPKs-equivalente (milhão)	36.569	36.637	-0,2%	75.084	75.490	-0,5%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs-equivalente)	73,8%	71,1%	2,7 pp	73,8%	70,9%	3,0 pp
T.O. de Equilíbrio (com base em ASKs-equivalente)%	75,6%	72,7%	2,9 pp	75,2%	67,0%	8,2 pp
Yield com base em RPKs-equivalente (US Cent)	8,1	8,2	-1,6%	8,1	8,4	-3,8%
Receitas Op. por ASK-equivalente (US Cent)	6,0	5,8	2,1%	6,0	6,0	0,2%
Despesas por ASK-equivalente (US Cent)	6,4	6,2	3,5%	6,3	6,2	1,0%
Galões de Combustível Usado (milhão)	292	308	-5,2%	601	638	-5,7%
Distância Rota Média (milhares de km)	1,6	1,6	1,1%	1,6	1,6	-0,3%
Número Total de Pessoal (fim do período)	53.217	52.694	1,0%	53.217	52.694	1,0%
<b>Passageiros</b>						
ASKs (milhão)	30.961	31.426	-1,5%	63.887	65.829	-2,9%
RPKs (milhão)	25.519	24.861	2,6%	52.748	52.152	1,1%
Passageiros Transportados (milhares)	15.816	15.579	1,5%	32.649	32.192	1,4%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs) %	82,4%	79,1%	3,3 pp	82,6%	79,2%	3,3 pp
Yield com base em RPKs (US Centavos)	9,9	10,1	-2,3%	9,9	10,3	-4,3%
Receitas por ASK (US Centavos)	8,2	8,0	1,8%	8,2	8,2	-0,3%
<b>Carga</b>						
ATKs (milhão)	1.763	1.907	-7,5%	3.591	3.864	-7,1%
RTKs (milhão)	1.050	1.119	-6,2%	2.122	2.217	-4,3%
Toneladas Transportadas (milhares)	270	290	-6,8%	543	620	-12,4%
Taxa de Ocupação (com base em ATKs) %	59,5%	58,7%	0,9 pp	59,1%	57,4%	1,7 pp
Yield com base em RTKs (US Centavos)	40,5	43,5	-6,9%	39,0	42,7	-8,7%
Receitas por ATK (US Centavos)	24,1	25,5	-5,5%	23,0	24,5	-5,9%

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).

**LATAM Airlines Group S.A.**

**Balço Patrimonial Consolidado** (em milhares de dólares norte-americanos)

	A 30 de Junho 2014	A 31 de Dezembro 2013
<b>Ativos</b>		
Caixa e equivalentes de caixa	1.105.789	1.984.903
Aplicações financeiras	660.058	709.944
Outros ativos não financeiros	295.591	335.617
Contas a receber	1.467.427	1.633.094
Contas a receber â entidades relacionadas	397	628
Estoques	253.931	231.028
Tributos diferidos	101.372	81.890
Ativos não-correntes a venda	2.542	2.445
<b>Total ativos circulantes</b>	<b>3.887.107</b>	<b>4.979.549</b>
Imobilizado	10.675.270	10.982.786
Goodwill	3.956.638	3.727.605
Intangíveis exceto goodwill	2.223.903	2.093.308
Outros ativos não circulantes	944.285	847.898
<b>Total ativos não circulantes</b>	<b>17.800.096</b>	<b>17.651.597</b>
<b>Total Ativos</b>	<b>21.687.203</b>	<b>22.631.146</b>
<b>Passivos &amp; Patrimônio</b>		
Empréstimos e Financiamentos	1.522.347	2.039.787
Fornecedores	1.609.260	1.557.736
Obrigações Fiscais	415	505
Outras Obrigações	2.814.076	2.911.079
<b>Total passivo circulante</b>	<b>5.946.098</b>	<b>6.509.107</b>
Outros passivos não circulante	7.193.924	7.859.985
Contas a pagar	814.655	922.887
Provisões	1.160.027	1.122.247
Tributos diferidos	798.487	767.228
Provisões fiscais previdenciárias trabalhistas e cíveis	49.769	45.666
Outras Obrigações	77.491	77.567
<b>Total passivo não circulante</b>	<b>10.094.353</b>	<b>10.795.580</b>
<b>Total Passivos</b>	<b>16.040.451</b>	<b>17.304.687</b>
Capital Social Realizado	2.545.705	2.389.384
Reservas de Capital	695.054	795.303
Plano de remuneração em ações	(178)	(178)
Outras reservas	2.322.676	2.054.312
Participação dos acionistas controladores	5.563.257	5.238.821
Participação dos acionistas não controladores	83.495	87.638
<b>Total Patrimônio</b>	<b>5.646.752</b>	<b>5.326.459</b>
<b>Total Passivos &amp; Patrimônio</b>	<b>21.687.203</b>	<b>22.631.146</b>



**LATAM Airlines Group S.A.**

**Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto** (em milhares de dólares norte-americanos)

	A 30 de Junho 2014	A 30 de Junho 2013
<b>Fluxo de caixa das atividades operacionais</b>		
Recebimento de caixa de atividades operacionais		
Recursos obtidos com a venda de bens e serviços	6.443.037	6.281.216
Outras fontes de caixa das atividades operacionais	51.199	7.373
<b>Pagamentos de atividades operacionais</b>		
Fornecedores de bens e serviços	(4.560.705)	(4.920.124)
Pagamentos para ou em nome de funcionários	(1.247.868)	(1.250.371)
Outros pagamentos de atividades operacionais	(251.847)	(18.213)
Receita financeira	6.049	4.939
Devolução de imposto de renda (pago)	(49.969)	(47.493)
Outras entradas (saídas) de caixa	4.721	46.381
<b>Fluxo de caixa das atividades operacionais, líquido</b>	<b>394.617</b>	<b>103.708</b>
<b>Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento</b>		
Outras entradas de caixa por venda de participação ou instrumentos de dívida de outras entidades	370.396	70.371
Outros pagamentos para adquirir bens ou de instrumentos de dívida de outras entidades	(299.259)	(129.717)
Venda de ativo imobilizado	510.484	154.799
Aquisição de ativo imobilizado	(531.856)	(907.467)
Aquisição de ativos intangíveis	(23.784)	(13.408)
Pagamento de outros ativos de longo-prazo	-	14.386
Outras entradas (saídas) de caixa	(12.853)	77.334
<b>Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento</b>	<b>13.128</b>	<b>(733.702)</b>
<b>Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento, líquido</b>		
Recursos obtidos com emissão de ações	156.344	104.351
pagamentos comprados para resgatar ações da entidade	808	(148)
Recursos obtidos com empréstimos de longo prazo	278.833	1.147.107
Recursos obtidos com empréstimos de curto prazo	286.151	535.940
Pagamento de empréstimos	(1.604.988)	(550.142)
Pagamento de passivos relacionados a arrendamento financeiro	(193.970)	(240.279)
Dividendos pagos	(18.242)	(18.518)
Juros pagos	(211.772)	(173.715)
Outras entradas (saídas) de caixa	43.997	(33.810)
<b>Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento, líquido</b>	<b>(1.262.839)</b>	<b>770.786</b>
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades antes de variação ca	(855.094)	140.792
Efeito da variação cambial nas disponibilidades	(24.020)	(126)
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades	(879.114)	140.666
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO PERÍODO</b>	<b>1.984.903</b>	<b>650.263</b>
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO PERÍODO</b>	<b>1.105.789</b>	<b>790.929</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

### Indicadores do Balanço Patrimonial Consolidado (em milhares de dólares norte-americanos)

	A 30 de Junho 2014	A 31 de Dezembro 2013
<b>Total Ativos</b>	<b>21.687.203</b>	<b>22.631.146</b>
Total Passivos	16.040.451	17.304.687
Total Patrimônio	5.646.752	5.326.459
<b>Total Passivos &amp; Patrimônio</b>	<b>21.687.203</b>	<b>22.631.146</b>
<b>Cálculo da Dívida Líquida:</b>		
Obrigações por bancos e instituições financeiras curto e longo prazo	6.500.400	7.446.617
Obrigações por leasing de capital curto e longo prazo	2.089.675	2.326.252
Outros passivos curto prazo e longo prazo	57.740	57.997
Caixa e equivalentes de caixa	-1.695.990	-2.561.574
<b>Dívida Líquida Total</b>	<b>6.951.825</b>	<b>7.269.292</b>

(\*) Observação: Inclui participação minoritária

### Principais Indicadores Financeiros

	A 30 de Junho 2014	A 31 de Dezembro 2013
Caixa e equivalente a caixa como % das receitas nos últimos 12 meses	13,1%	19,3%
Dívida bruta ajustada (US\$ milhares)	12.168.374	12.918.405
Deuda bruta ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,8	6,1
Dívida líquida ajustada (US\$ milhares)	10.472.384	10.356.831
Dívida líquida ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,0	4,9

Observação: A dívida ajustada considera arrendamentos de aeronaves x 7

**LATAM Airlines Group S.A.**  
**Frota Consolidada**

	A 30 de Junho de 2014		
	Fora de Balanço	Em Balanço	Total
<b>Frota Passageiros</b>			
Dash 8-200	7	0	<b>7</b>
Dash 8-Q400	1	0	<b>1</b>
Boeing 737-700	-	0	<b>0</b>
Airbus A319-100	15	39	<b>54</b>
Airbus A320-200	64	95	<b>159</b>
Airbus A321-200	3	13	<b>16</b>
Airbus A330-200	5	8	<b>13</b>
Boeing 767-300	6	35	<b>41</b>
Airbus A340-300/500	3	2	<b>5</b>
Boeing 777-300 ER	0	8	<b>10</b>
Boeing 787-8/-9	0	3	<b>6</b>
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>199</b>	<b>312</b>
<b>Frota Carga</b>			
Boeing 777-200F	2	2	<b>4</b>
Boeing 767-300F	3	8	<b>11</b>
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>15</b>
<b>TOTAL FROTA</b>	<b>118</b>	<b>209</b>	<b>327</b>

Observação: Em 30 de junho de 2014, 2 aeronaves foram mantidas em solo como resultado de processos de venda ou devolução (1 Airbus A319, 1 Boeing 767).