

Santiago, 8 de Marzo de 2016.

Señor  
Carlos Pavez Tolosa  
Superintendente  
SUPERINTENDENCIA DE VALORES Y SEGUROS  
Avda. Libertador Bernardo O'Higgins 1449  
Presente

Ref.: Informa HECHO ESENCIAL – Reporte de Resultados Año 2015 y Cuarto Trimestre 2015 previo a publicación de FECU.

De mi consideración:

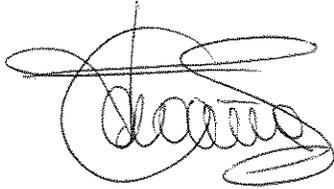
De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, vengo en informar el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A., Registro de Valores N° 306:

Con esta fecha, y sin perjuicio de la remisión de los correspondientes estados financieros dentro de los plazos aplicables al efecto, el Comité de Directores y el Directorio de LATAM Airlines Group S.A., han aprobado la publicación, en calidad de hecho esencial, de la información financiera adjunta a esta comunicación. Esta corresponde a información financiera resumida del Estado de Resultados y del Balance Consolidado de la compañía, e incorpora además una explicación cualitativa del desempeño operacional tanto del año como del cuarto trimestre terminado al 31 de Diciembre de 2015.

Se hace presente que LATAM Airlines Group S.A. procede a proporcionar esta información financiera a sus accionistas, inversionistas y mercado en general, con el fin de entregarles información veraz, suficiente y oportuna con anticipación a la entrega de los respectivos estados financieros conforme los plazos aplicables al efecto.

Finalmente, se deja constancia que esta información financiera no reemplaza ni modifica los correspondientes estados financieros de la sociedad, la cual será entregada para efectos del año 2015 dentro de los plazos previstos en la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente,



Cristián Toro Cañas  
Vicepresidente Legal  
LATAM AIRLINES GROUP S.A.

## GRUPO LATAM AIRLINES ANUNCIA MARGEN OPERACIONAL DE 6,2% EN EL CUARTO TRIMESTRE Y DE 5,1% EL 2015

Santiago, Chile, 08 de marzo de 2016 – A LATAM Airlines Group S.A. (NYSE: LFL; IPSA: LAN; BOVESPA: LATM33), grupo de aerolíneas líder en América Latina, anuncia hoy sus resultados financieros consolidados y no auditados para el cuarto trimestre finalizado el 31 de diciembre de 2015. Los términos "LATAM" o "Compañía" se refieren a la entidad consolidada, incluyendo aerolíneas de transporte de pasajeros y carga en América Latina. Todos los valores se presentan de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (*International Financial Reporting Standards* – IFRS) y en dólares estadounidenses. La tasa de cambio media entre real y dólar estadounidense en el trimestre fue R\$ 3,85/US\$ 1,00.

### DESTACADOS

- Grupo Latam Airlines registró un resultado operacional de US\$ 149,2 millones el cuarto trimestre y US\$ 513,9 millones el 2015. El margen operacional fue de 6,2% en el trimestre y de 5,1% durante el 2015, superior al guidance anunciado por la Compañía, y 1 punto porcentual superior al margen registrado el 2014. La mejora de los resultados de LATAM se explica principalmente por la fuerte reducción de los costos operacionales asociada a la reducción del precio de los combustibles, además de los esfuerzos continuos de la Compañía en control de costos y el efecto de la devaluación de las monedas locales de la región. El costo por ASK-equivalente disminuyó en 20,5% en comparación al cuarto trimestre de 2014.
- LATAM reportó una pérdida neta de US\$ 16,3 millones el cuarto trimestre de 2015, en comparación a una ganancia de US\$ 98,3 millones el mismo periodo de 2014. El resultado de 2015 incluye una provisión no recurrente de US\$ 71,0 millones asociada a costos de devolución de aeronaves, relacionados principalmente a la retirada gradual de la flota de aeronaves Airbus A330, que debe ocurrir en el transcurso de 2016, así como un cargo no recurrente de US\$ 57,1 millones asociados a una pérdida por tipo de cambio por la devaluación del peso argentino y el bolívar venezolano.
- En el acumulado del año, LATAM registró una pérdida neta de US\$ 219,2 millones, en comparación a una pérdida neta de US\$ 109,8 millones el 2014. El resultado no operacional incluye una pérdida no caja por diferencia de cambio de US\$ 467,9 millones, explicado principalmente por la devaluación del 49,0% del real brasilero en el año.
- Considerando el entorno económico complejo en Brasil y la consecuente desaceleración del sector aéreo en el país, TAM redujo su oferta en el mercado doméstico brasileño en un 9,4% durante el último trimestre de 2015 y de 2,5% para el año. Pese a esta disminución de capacidad, durante el 2015 TAM se mantuvo como líder de mercado en términos de RPK. Además, la Compañía intensificó la reducción planificada de la oferta en Brasil para el 2016, cambiando su guidance desde una rebaja del 6% al 9% en la oferta a una de 8% al 10%, en comparación al 2015. LATAM redujo también su guidance de crecimiento para rutas internacionales desde un rango de 4% a 6%, a uno de 3% a 5% el 2016, explicado por la disminución adicional de capacidad en rutas desde y hacia Brasil.
- En marzo de 2016, LATAM alcanzó una reducción de US\$ 2,9 billones en compromisos de flota para el periodo 2016 a 2018, lo que representa una disminución de los compromisos de flota de 37% durante el último año. La reducción está en línea con los planes anunciados anteriormente por la Compañía de disminuir en un 40% sus compromisos de flota para este período, lo que representa una rebaja adicional de US\$ 1,0 billón con relación al plan de flota anunciado en noviembre de 2015. Adicionalmente a este plan, la Compañía vendió cuatro Airbus A330s; devolvió tres Airbus A330s, un Boeing 767 y cuatro Airbus A320s; y subarrendó un Boeing 777 carguero a un tercero durante el 2015 y seguirá buscando oportunidades de ajustar sus compromisos de flota más allá de los US 3,0 billones anunciados.

- En enero de 2016, Grupo LATAM Airlines puso en marcha dos acuerdos de joint venture: el primero con American Airlines y el segundo con IAG (British Airways e Iberia). Los acuerdos mejorarán la conectividad entre Sudamérica y Estados Unidos/Canadá, y Europa. De esa forma, LATAM pasará a ofrecer la mejor red de conexiones a pasajeros con origen o destino en América Latina.

## COMENTARIOS DE LA GERENCIA SOBRE LOS RESULTADOS DEL CUARTO TRIMESTRE DE 2015

*"El 2015 fue un año de desafíos para la industria en Sudamérica, principalmente para Brasil. A pesar de la desaceleración del crecimiento económico de la región y la devaluación de las monedas locales, LATAM logró mejorar su resultado operacional en 1 punto porcentual en comparación a 2014, como resultado de nuestro enfoque en la disciplina de costos y fortalecimiento de nuestra red",* destacó Enrique Cueto, CEO de LATAM.

Las actuales iniciativas de reducción de costos lanzadas el 2014, resultaron en mayores eficiencias durante el trimestre y durante el año 2015. Durante el año, LATAM logró una reducción de costos aproximadamente de US\$ 325 millones, por encima de nuestras estimaciones previas. Adicionalmente, los costos operacionales se vieron beneficiados por la devaluación de las monedas locales, resultando en una reducción del 11,5% en el costo por ASK-equivalente (excluyendo combustibles) durante el 2015.

Durante este período continuamos avanzando en mejorar la experiencia de viaje de nuestros pasajeros, y seguimos comprometidos en ofrecer el mejor servicio antes y durante el vuelo, creando una experiencia de viaje única, así como una ventaja competitiva. LATAM prioriza a sus clientes situándolos en el centro de sus planes estratégicos, implementando mejoras tecnológicas innovadoras como el sistema de entretenimiento a bordo donde los pasajeros pueden acceder desde sus propios dispositivos móviles; y la nueva aplicación para LAN y TAM, que permite a los pasajeros un mayor control sobre su viaje. Además, durante el cuarto trimestre de 2015 LATAM distribuyó más de mil tablets a sus pilotos y personal de cabina y dos mil tablets a sus líderes de servicio de bordo, todos equipados con un software especialmente diseñado para aumentar la eficiencia de la navegación, consolidando en único lugar y digitalmente - todas las informaciones relevantes. LATAM lanzó también un nuevo servicio en su sitio web: "Reprograme su Vuelo", que permite que los pasajeros elijan la mejor opción de vuelo en caso de retrasos o contingencias. Además es importante destacar que, en línea con la migración gradual a la marca LATAM, la Compañía lanzó los nuevos uniformes de la tripulación a bordo, que se probarán durante tres semanas en siete países diferentes.

La Compañía terminó el año con un índice de puntualidad del 85,6% en sus vuelos, una mejora de 0,8 p.p. en comparación al año anterior. La mejora refleja principalmente el aumento de 2,9 p.p. en el índice de puntualidad de las operaciones domésticas en Brasil.

En línea con el foco de ajustar la oferta en el mercado brasileño a las condiciones actuales de mercado y en la recuperación de yields, la Compañía revisó su guidance de capacidad, medida en ASK, para el año tanto en las operaciones domésticas como en las internacionales. En las rutas domésticas dentro de Brasil, el guidance se revisó a la baja desde una reducción inicial de 6% a 9% a una de 8% a 10%, manteniendo la conectividad que ofrece a sus pasajeros, así como el fortalecimiento de sus hubs en Brasilia y São Paulo/Guarulhos. La capacidad medida en ASKs para rutas internacionales se revisó a la baja desde un aumento de entre 4% a 6% a un crecimiento de entre 3% a 5% para el 2016. El ajuste es resultado de una reducción aproximada de 25% en las rutas internacionales entre Brasil y Norteamérica para el segundo semestre de 2016. Mientras tanto, seguimos viendo oportunidades de crecimiento y niveles saludables de demanda en los mercados de habla hispana que LATAM opera en Sudamérica, en los cuales esperamos un aumento de la oferta tanto en rutas internacionales como domésticas. Los ASK en las operaciones domésticas de países de habla hispana aumentarían entre 6% y 8% durante 2016.

Respecto al desarrollo de la red LATAM, firmamos dos acuerdos con el objetivo de estrechar nuestros lazos con American Airlines Group y con IAG (British Airways e Iberia), ambos miembros de la alianza **oneworld**. Los acuerdos mejorarán la conectividad entre Sudamérica y Estados Unidos/Canadá y entre Sudamérica y Europa, garantizando a nuestros pasajeros acceso a una red de más de 420 destinos. Ambos acuerdos están sujetos a aprobación de órganos regulatorios de diversos países, que puede tardar de 12 a 18 meses.

Esperamos que el 2016 sea un año desafiante para los mercados latinoamericanos. Bajo este contexto seguiremos evaluando constantemente oportunidades de racionalización de la oferta en nuestra red, principalmente en Brasil. Estamos convencidos que la captura de eficiencias de costos es esencial y buscaremos dichos ahorros, manteniendo siempre la experiencia del pasajero como centro de nuestras decisiones estratégicas. Además, seguiremos buscando oportunidades de reducción de nuestro plan de inversiones, manteniendo en todo momento niveles adecuados de liquidez.

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

Los ingresos totales el cuarto trimestre de 2015 alcanzaron US\$ 2.407,0 millones, en comparación a los ingresos de US\$ 3.104,7 millones registrados el cuarto trimestre de 2014. La caída del 22,5% refleja la baja del 21,8% en los ingresos de pasajeros y el 26,8% en los ingresos de carga, además de la reducción del 20,7% en otros ingresos. En el trimestre, los ingresos de pasajeros y cargas correspondieron al 82,1% y el 13,9% de los ingresos operacionales totales, respectivamente.

El 2015 la Compañía registró ingresos totales de US\$ 10.125,8 millones, en comparación a US\$ 12.471,1 millones el 2014. La reducción del 18,8% se explica por la reducción del 19,0% en los ingresos de pasajeros y del 22,4% en los ingresos de carga, parcialmente compensado por un aumento de 2,2% en otros ingresos. El 2015, los ingresos de pasajeros y carga correspondieron al 83,1% y el 13,1% de los ingresos operacionales totales, respectivamente.

La reducción del 21,8% en los **ingresos de pasajeros** en el trimestre refleja el aumento del 3,4% en la oferta, compensado por la reducción del 24,4% en los ingresos unitarios consolidados por pasajero (RASK), en comparación al cuarto trimestre de 2014. La reducción del RASK es resultado de la reducción del 23,6% en los yields y una leve reducción de 0,9 p.p. en el factor de ocupación alcanzando un 82,9%. El desempeño de los yields sigue afectando de forma negativa a causa del débil escenario macroeconómico en Sudamérica y la devaluación de las monedas locales, principalmente del real brasileño.

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

Unidad de negocio	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre					
	RASK (US cents)		ASK		F.O.	
	4Q15	% Variación	4Q15	% Variación	4Q15	% Variación
Mercados domésticos SSC	8,0	-13,3%	5.900	5,5%	81,5%	0.2 pp
Doméstico Brasil	5,1	-37,8% *	10.321	-9,4%	81,8%	-1.2 pp
Internacional	5,7	-22,8%	18.358	11,6%	83,9%	-1.1 pp
<b>Total</b>	<b>5,7</b>	<b>-24,4%</b>	<b>34.579</b>	<b>3,4%</b>	<b>82,9%</b>	<b>-0,9</b>

\*RASK en el mercado doméstico brasileño disminuyó el 2,3% en BRL

Obs.: los Ingresos Incluyen ingresos de pasajes, intermediación, cobro de exceso de equipaje, ingresos del programa de fidelidad y otros ingresos.

Durante el cuarto trimestre de 2015, la demanda en las operaciones domésticas del Grupo en los países de habla hispana (SSC, que incluye Chile, Perú, Argentina, Colombia y Ecuador) siguió avanzando de forma moderada, con un aumento del 5,8% en el tráfico de pasajeros, medido en RPK. La oferta de pasajeros medida en ASK aumentó en un 5,5% en el trimestre, impulsada por el crecimiento en Perú y Argentina, en conjunto con la mejora de 0,2 p.p. en la tasa de ocupación, que totalizó un 81,5%. En el trimestre, el RASK se vio impactado por causa de un entorno de precios más débil en la mayoría de los mercados, así como también por causa de la depreciación de las divisas locales, principalmente las monedas de Colombia, Argentina y Chile, que registraron devaluación del 40,5%, 19,4% y el 16,6%, respectivamente. Esos factores resultaron en una reducción del 13,3% en los ingresos por ASK en dólares en comparación al cuarto trimestre de 2014.

En las operaciones domésticas de pasajeros en Brasil, TAM redujo su oferta en un 9,4% durante el cuarto trimestre de 2015, en comparación al mismo periodo de 2014, liderando las reducciones de capacidad en el país. El tráfico medido en RPK registró reducción del 10,8%, resultando en una reducción de 1,2 p.p. en el factor de ocupación, que permaneció en niveles sanos del 81,8%. Los ingresos por ASK registraron una pequeña reducción del 2,3% durante el cuarto trimestre de 2015, medidos en reales brasileños. En Dólares, los ingresos unitarios de TAM sufrieron un impacto adicional por la devaluación del 50,8% del Real en el trimestre, en comparación al cuarto trimestre de 2014.

En el trimestre, la oferta de LATAM en vuelos internacionales medida en ASK aumentó en un 11,6%, buscando principalmente fortalecer nuestros hubs internacionales y nuestras rutas al Caribe. Al mismo tiempo, la Compañía redujo la oferta en rutas de menor demanda, incluyendo las operaciones entre Brasil y Estados Unidos. El tráfico registró aumento del 10,1%, y el factor de ocupación en las operaciones de pasajeros alcanzó sólidos 83,9%. Las presiones en los rendimientos continuaron durante el trimestre, principalmente en las operaciones hacia y desde Brasil, relacionado con la escasa demanda a nivel local para viajes internacionales como resultado de la depreciación y volatilidad del Real brasileño. LATAM y sus filiales están controlando esta situación mediante la reducción de capacidad, como se anunciara previamente, en algunas rutas entre Brasil-U.S.A. y mediante el ajuste de su mix de puntos de venta en la región para mantenerse centrados en los mercados con mayor demanda. Los ingresos por ASK en la operación internacional de pasajeros disminuyeron un 22,8% en comparación al cuarto trimestre de 2014.

Los **ingresos de carga** disminuyeron un 26,8% en el trimestre, producto de la reducción del 13,4% en el volumen de carga transportada y la reducción del 15,4% en los yields en comparación al cuarto trimestre de 2014. Durante el trimestre, la demanda de servicios de carga se mantuvo débil, especialmente en el mercado local y en el mercado internacional de Brasil. Además, la carga con conexiones en Sao Paulo Guarulhos se vio afectada por una huelga en curso del personal de aduanas. La presión sobre los yields de carga se mantuvo durante el trimestre, principalmente a causa del escenario competitivo, de la devaluación de las monedas locales (principalmente el Real y el Euro), y un recargo adicional por combustible más bajo relacionado con la baja del precio del combustible. De esa forma, los ingresos de carga por ATK el cuarto trimestre presentaron reducción del 24,9% en comparación al mismo periodo del año anterior.

La Compañía continúa trabajando para ajustar la capacidad de carga mientras que se centra en optimizar la capacidad de bellies de los aviones de pasajeros. El cuarto trimestre, la oferta de carga medida en ATK disminuyó el 2,4%, reflejando una reducción de 13,3% en la operación de aeronaves de carga.

**Otros ingresos** disminuyeron un 20,7%, llegando a US\$ 95,9 millones durante el cuarto trimestre de 2015, como resultado de una ganancia de US\$ 14,0 millones con la venta de activos el trimestre del año anterior. Además, los ingresos de Multiplus, registraron reducción del 9,6% medidos en dólares.

Los **costos operacionales** totalizaron US\$ 2.257,9 millones el cuarto trimestre de 2015, una reducción del 20,4% en comparación al cuarto trimestre de 2014. El costo por ASK-equivalente (incluyendo gasto financiero neto) disminuyó un 20,5%, a pesar del efecto de la reducción del 42,8% en el precio medio del combustible (incluyendo coberturas). Asimismo, el costo por ASK equivalente, excluyendo combustible, cayó un 8,0% como resultado del programa de reducción de costos impulsado por la compañía sumado al efecto positivo de la devaluación de las monedas sobre los costos asignados en monedas locales. Los cambios en los costos operacionales se debieron principalmente a los siguientes factores:

- **Salarios y beneficios:** disminuyeron un 12,3% a pesar de la ganancia no recurrente de US\$ 108,0 el cuarto trimestre de 2014, relacionado al no pago de bonos de desempeño. La reducción se explica por una reducción del 2,7% en la plantilla media, en línea con la reducción de la oferta en Brasil y con las iniciativas de eficiencia que se están implementando en la Compañía. La reducción refleja también el impacto positivo de la devaluación de las monedas locales (principalmente del real brasileiro) en el periodo, además de un reverso de US\$ 37 millones relacionada a una parte de bono por desempeño correspondiente al 2015.
- **Costos de combustible:** reducción del 43,4% principalmente como resultado de la caída del 40,8% en el precio promedio del combustible por galón (excluyendo hedge) en comparación al cuarto trimestre de 2014, y a la reducción del 2,0% en el consumo por ASK-equivalente, como resultado de los programas de eficiencia en el uso de combustible y una flota cada vez más eficiente. Esto fue parcialmente compensado por el reconocimiento de US\$ 40,5 millones de pérdida de cobertura de combustible, comparado con la pérdida de US\$ 103,8 millones por cobertura de combustible en el cuarto trimestre de 2014. La Compañía reconoció una ganancia de US\$ 7,6 millones relacionada a los contratos de seguros de cambio de divisa extranjera, comparado a una ganancia de US\$ 10,2 millones reconocida el mismo periodo del año anterior.
- **Comisiones pagadas a agentes** aumentaron un 9,4% principalmente por un reverso de US\$ 14,0 millones asociado a contingencias fiscales durante el cuarto trimestre 2014, parcialmente compensado por la reducción de las comisiones pagadas a agentes de pasajeros y carga en LAN y TAM, incluyendo el efecto de la devaluación de las monedas locales, especialmente del real brasileiro.
- **Depreciación y amortización:** a pesar del mayor número de aeronaves propias de fuselaje estrecho, obtuvimos una reducción del 7,4% principalmente por el efecto positivo de la devaluación del 50,8% del real brasileiro frente al Dólar en el trimestre sobre una parte de estos costos.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje:** reducción del 17,4%, debido a una caída en las tasas aeronáuticas proveniente de la disminución de operaciones de carga, sumado a la devaluación de las monedas locales en el trimestre.
- **Servicios a pasajeros:** aumento del 1,3%, principalmente debido a un aumento en las compensaciones a pasajeros así como a mayores costos asociados al contenido del sistema de entretenimiento a bordo, contrarrestado por una leve reducción en el número de pasajeros transportados.
- **Arriendos de aeronaves:** aumentó un 4,2%, como resultado de la incorporación de modelos más grandes y más modernos, pese a la disminución de aeronaves arrendadas.
- **Costos de mantenimiento:** reducción del 20,8% relacionado las eficiencias relacionadas a la renovación de la flota.
- **Otros costos operacionales:** aumento del 2,9%, debido principalmente al reverso de ciertas contingencias tributarias durante el cuarto trimestre 2014, las cuales fueron mayores a las reconocidas durante el cuarto trimestre 2015.

#### **Resultados no operacionales**

- **Ingresos financieros:** reducción del 52,1%, alcanzando US\$ 10,5 millones el cuarto trimestre de 2015, en comparación a US\$ 21,9 millones el mismo periodo de 2014, debido principalmente al cambio del valor de las inversiones de la Compañía en bonos en Argentina.

- **Gastos financieros:** leve aumento del 0,2%, totalizando US\$ 99,9 millones el cuarto trimestre de 2015, como resultado de la estabilidad en los niveles de la deuda los últimos 12 meses.
- **Otros ingresos (costos):** la Compañía reconoció una pérdida de US\$ 124,0 millones, que incluye el reconocimiento de una provisión de US\$ 71,0 millones, relacionada principalmente a los costos de devolución de aeronaves asociados a la retirada gradual de la flota de aeronaves Airbus A330, esperada para el 2016. Además, este resultado incluye una pérdida por tipo de cambio de US\$ 57,1 millones debido a un impacto negativo por la devaluación de un 37,3% del peso argentino durante el trimestre, así como el reconocimiento de una pérdida por US\$ 41,0 millones asociado al ajuste del tipo de cambio en Venezuela. Este resultado se compara a un ingreso de US\$ 38,0 millones el cuarto trimestre de 2014, que incluyó una pérdida con variación de cambio de US\$ 90,3 millones y una ganancia no recurrente de US\$ 142 millones relacionada a contingencias fiscales de TAM.

## FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

Al final del cuarto trimestre de 2015, LATAM registró US\$ 1.361,1 millones en efectivo y equivalentes de efectivo incluyendo ciertas inversiones de elevada liquidez contabilizadas como otros activos financieros corrientes, equivalentes al 13,4% de los ingresos netos de los últimos 12 meses. El 31 de diciembre de 2015, la Compañía registró depósitos con fabricantes de aeronaves (pagos previos) por el valor de US\$ 941 millones, de los cuales US\$ 410 millones fueron financiados directamente por LATAM. Asimismo, la posición de liquidez de la Compañía también se ve reforzada por US\$ 105 millones en líneas de crédito no utilizadas comprometidas con bancos chilenos e internacionales.

LATAM continúa trabajando activamente para mantener un sólido balance general y para mantener su posición de liquidez en aproximadamente US\$ 1,5 billones, lo cual consideramos que es un nivel adecuado para la Compañía bajo las condiciones actuales de mercado.

La deuda financiera de LATAM durante el cuarto trimestre de 2015 totalizó US\$ 9.061 millones, un aumento del 2,1% en comparación al tercer trimestre de 2015. La Compañía mantuvo un perfil adecuado de amortización de la deuda, con amortización de aproximadamente US\$ 1,2 billones de deuda en el transcurso del año, de los cuales el 61% está relacionado al financiamiento de aeronaves. Operaciones de captación en el trimestre totalizaron en US\$ 487 millones, de los cuales US\$ 393 millones son referentes al financiamiento de la flota. Aproximadamente US\$ 1,2 billones de la deuda de la Compañía tienen vencimiento el 2016.

Con relación a los compromisos de flota de la Compañía, durante el año 2015 LATAM tuvo obligaciones por US\$ 1,7 billones, de los cuales el 51% estaban relacionados a inversiones financiadas a través de arrendamiento financiero y el 49% a través de arrendamientos operacionales. Para el 2016, los compromisos de flota totalizan US\$ 2,0 billones, de los cuales el 45% son inversiones en la forma de arrendamientos financieros y el 55% en la forma de arrendamientos operacionales. Hasta este momento, financiamos integralmente nuestros compromisos de flota para el 2016. Además, las inversiones de LATAM no relacionadas a la flota, representan aproximadamente US\$ 300 millones por año, incluyendo inversiones en motores y repuestos, tecnología de la información y otros.

Uno de los objetivos del Grupo LATAM Airlines es reducir la volatilidad de los resultados financieros y flujos de efectivo resultantes de factores externos, tales como las variaciones en el tipo de cambio y en el precio del combustible. Además, la Compañía ha cubierto aproximadamente el 83% de su exposición operacional neta mensual total al real brasileño, estimada para los próximos nueve meses, por medio de contratos de derivados de tipo de cambio.

En relación a la exposición del combustible, LATAM Airlines Group ha cubierto aproximadamente el 45% de su consumo estimado de combustible para los próximos 12 meses, incluyendo aproximadamente el 28% del consumo estimado de combustible para los próximos seis meses contratado al nivel actual de precios. La estrategia de cobertura de combustible de la Compañía, que consiste en una combinación de opciones de Jet Fuel, nos permitió limitar el potencial de las pérdidas con hedge de combustible por un valor máximo de US\$ 77 millones el 2016.

## **PLAN DE FLOTA LATAM**

Reflejando la reducción de la oferta doméstica e internacional en Brasil, Grupo LATAM Airlines revisó su cronograma de entregas de flota para 2016-2018, con el objetivo de postergar la llegada de ciertos aviones, logrando una reducción de US\$ 2,9 billones, equivalentes al 37%, de los compromisos de flota en ese periodo, a través de la postergación y venta de aeronaves de fuselaje estrecho y ancho. La reducción está en línea con los planes anunciados anteriormente por la Compañía de reducir en un 40% sus compromisos de flota para este periodo, y representa una reducción adicional de US\$ 1,0 billón con relación al plan de flota anunciado en noviembre de 2015. La reestructuración tiene como objetivo, principalmente, ajustar la capacidad a las condiciones actuales de mercado en América Latina, y está en línea con el objetivo de mantener un balance sólido y una liquidez adecuada a través de la reducción de inversiones (Capex) y prepagos. El plan de flota presentado a continuación refleja los compromisos actuales de flota del Grupo, además de las devoluciones programadas para el 2016.

Para el 2016, la Compañía invertirá aproximadamente US\$ 900 millones en flota, con los compromisos de flota restantes a ser financiados a través de transacciones de venta y leaseback

En diciembre de 2015, el Grupo LATAM Airlines recibió su primera aeronave A350-900, convirtiéndose en la primera aerolínea en América y la cuarta del mundo en operar esta moderna y eficiente aeronave. La Compañía finalizó el trimestre con una flota total de 36 aeronaves Airbus A321, 1 Airbus A350 y 17 Boeing 787, convirtiendo a la flota de LATAM en una de las más modernas de América Latina y del mundo.

Al final del año	2015	2016	2017	2018
<b>FLOTA PASAJEROS</b>				
Narrow Body				
Airbus A319-100	50	48	48	48
Airbus A320-200	154	146	136	130
Airbus A320 Neo	0	2	16	24
Airbus A321-200	36	47	47	47
Airbus A321 Neo	0	0	0	6
<b>TOTAL</b>	<b>240</b>	<b>243</b>	<b>247</b>	<b>255</b>
Wide Body				
Airbus A330-200	10	0	0	0
Boeing 767-300	38	37	36	34
Airbus A350-900	1	7	11	13
Boeing 777-300 ER	10	10	10	7
Boeing 787-8	10	10	10	10
Boeing 787-9	7	12	14	18
<b>TOTAL</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>81</b>	<b>82</b>
<b>FLOTA CARGUERA</b>				
Boeing 777-200F	3	3	2	2
Boeing 767-300F	8	7	6	6
	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>8</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>327</b>	<b>329</b>	<b>336</b>	<b>345</b>

<b>Compromisos de Flota</b>	1,689	1,952	1,409	1,486
-----------------------------	-------	-------	-------	-------

Nota: Esta tabla no incluye tres 767-300F y un 777-200F que LATAM actualmente arrienda a otro operador.

## GUIDANCE

Considerando la baja demanda en el mercado brasileño y la consiguiente desaceleración del sector aéreo en la región, la Compañía ha continuado con su plan de reducción de oferta en el mercado de Brasil, tanto en rutas domésticas como internacionales, principalmente hacia Estados Unidos..

La Compañía espera que el ASK total de pasajeros finalice el 2016 con un crecimiento entre -1% y 2%. El ASK de pasajeros de TAM en el mercado doméstico brasileño se espera que disminuya entre un 8% y un 10% adicional durante el 2016. El ASK de pasajeros internacionales para el 2016 debería aumentar entre un 3% y un 5%, resultado de las reducciones adicionales de oferta en rutas internacionales desde y hacia Brasil. El ASK en las operaciones domésticas de países de habla hispana se espera que aumenten entre el 6% y el 8% el 2016. La Compañía continuará viendo la capacidad en mercados donde la demanda se ha visto más afectada durante este año, pero al mismo tiempo continuará procurando oportunidades de crecimiento en mercados específicos.

Con relación a las operaciones de carga, LATAM espera que cargo ATKs disminuya entre 0% y 2% en comparación con el año 2015, principalmente por el aumento de capacidad de los bellies en la flota de pasajeros

		2015		2016	
		Guidance	Actual	Prev. Guidance	Nuevo Guidance
<b>Crecimiento ASKs (Pasajeros)</b>	<b>Total</b>	2% ~ 4%	2,8%	0% ~ 3%	(1%) ~ 2%
	Internacional	4% ~ 6%	5,7%	4% ~ 6%	3% ~ 5%
	Doméstico Brasil	(2%) ~ (4%)	(2,5%)	(6%) ~ (9%)	(8%) ~ (10%)
	Doméstico SSC	4% ~ 6%	4,8%	6% ~ 8%	6% ~ 8%
<b>Crecimiento ATKs (Carga)</b>		0% ~ (2%)	(1,9%)	0% ~ (2%)	0% ~ (2%)
<b>Margen Operacional</b>		~3,5% ~ 5%	5,1%	4,5% ~ 6,5%	4,5% ~ 6,5%

\*\*\*\*\*

LATAM archivará sus estados financieros relativos al periodo finalizado el 31 de diciembre de 2015 en la *Superintendencia de Valores y Seguros* de Chile el día 21 de marzo de 2016.

Los estados financieros estarán disponibles en español, portugués e inglés en la página [www.latamairlinesgroup.net](http://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 140 destinos en 24 países y servicios de carga hacia alrededor de 144 destinos en 26 países, con una flota de 318 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](http://www.lan.com) y [www.tam.com.br](http://www.tam.com.br) respectivamente. Más información en [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net)

\*\*\*\*\*

#### **Nota sobre declaraciones futuras**

Este informe contiene declaraciones proyectadas a futuro. Dichas declaraciones podrían contener palabras tales como "podría" "será," "espera," "pretende," "anticipa," "estima," "proyecta," "considera" u otras expresiones similares. Las declaraciones futuras son declaraciones que no son hechos históricos, incluyendo declaraciones acerca de nuestras convicciones y expectativas. Estas declaraciones se basan en los actuales planes de LATAM, así como estimaciones y proyecciones y, por lo tanto, Usted no debe confiar demasiado en las tales afirmaciones. Las declaraciones futuras involucran riesgos inherentes conocidos y desconocidos, incertidumbres y otros factores, muchos de los cuales est n por fuera del control de LATAM y son difíciles de predecir. Le advertimos que una cantidad de importantes factores podrían causar que los resultados actuales difieran materialmente de aquellos contenidos en cualquier declaración futura. Esos factores e incertidumbres incluyen en particular los que se han descrito en los documentos que hemos presentado ante la Comisión de Bolsas y Valores de los Estados Unidos de Norteamérica. Las declaraciones futuras hacen mención solamente a partir de la fecha en que se realizaron las mismas, y no asumimos responsabilidad alguna de actualizar públicamente ninguna de las mismas, como resultado de nueva información, eventos futuros o cualquier otro factor.

**LATAM Airlines Group S.A.**

**Resultados Financieros Consolidados para el cuarto trimestre del año 2015**

	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre		
	2015	2014	Var. %
<b>INGRESOS</b>			
Pasajeros	1.976.243	2.526.465	-21,8%
Carga	334.883	457.249	-26,8%
Otros	95.882	120.969	-20,7%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>2.407.008</b>	<b>3.104.683</b>	<b>-22,5%</b>
<b>COSTOS</b>			
Remuneraciones	-461.605	-526.352	-12,3%
Combustible	-573.190	-1.012.024	-43,4%
Comisiones	-66.922	-61.197	9,4%
Depreciación y Amortización	-228.821	-247.004	-7,4%
Otros Arrendos y Tasas de Aterrizaje	-275.754	-333.920	-17,4%
Servicio a Pasajeros	-72.760	-71.796	1,3%
Arriendo de Aviones	-134.000	-128.569	4,2%
Mantenimiento	-84.547	-106.699	-20,8%
Otros Costos Operacionales	-360.257	-350.111	2,9%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-2.257.856</b>	<b>-2.837.672</b>	<b>-20,4%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>149.152</b>	<b>267.011</b>	<b>-44,1%</b>
<i>Margen Operacional</i>	6,2%	8,6%	-2,4 pp
Ingresos Financieros	10.490	21.904	-52,1%
Gastos Financieros	-99.865	-99.686	0,2%
Otros Ingresos / Costos	-123.951	37.963	-426,5%
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b>	<b>-64.174</b>	<b>227.192</b>	<b>-128,2%</b>
Impuestos	59.226	-117.409	-150,4%
<b>UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>	<b>-4.948</b>	<b>109.783</b>	<b>-104,5%</b>
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-16.256	98.282	-116,5%
Interes Minoritario	11.308	11.501	-1,7%
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>-16.256</b>	<b>98.282</b>	<b>-116,5%</b>
<i>Margen Neto</i>	-0,7%	3,2%	-3,8 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-78,5%	54,4%	
EBITDA	377.973	514.015	-26,5%
<i>EBITDA Margen</i>	15,7%	16,6%	-0,9 pp.
EBITDAR	511.973	642.584	-20,3%
<i>EBITDAR Margen</i>	21,3%	20,7%	0,6 pp.

**LATAM Airlines Group S.A.**

**Resultados Financieros Consolidados para el período de doce meses terminados en diciembre**

	Para los 12 meses terminados el 31 de diciembre		
	2015	2014	Var. %
<b>INGRESOS</b>			
Pasajeros	8.410.614	10.380.122	-19,0%
Carga	1.329.431	1.713.379	-22,4%
Otros	385.781	377.645	2,2%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>10.125.826</b>	<b>12.471.146</b>	<b>-18,8%</b>
<b>COSTOS</b>			
Remuneraciones	-2.072.805	-2.350.102	-11,8%
Combustible	-2.651.067	-4.167.030	-36,4%
Comisiones	-302.774	-365.508	-17,2%
Depreciación y Amortización	-934.406	-991.264	-5,7%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-1.109.826	-1.327.238	-16,4%
Servicio a Pasajeros	-295.439	-300.325	-1,6%
Arriendo de Aviones	-525.134	-521.384	0,7%
Mantenimiento	-437.235	-452.731	-3,4%
Otros Costos Operacionales	-1.283.221	-1.482.198	-13,4%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-9.611.907</b>	<b>-11.957.780</b>	<b>-19,6%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>513.919</b>	<b>513.366</b>	<b>0,1%</b>
<i>Margen Operacional</i>	5,1%	4,1%	1,0 pp
Ingresos Financieros	75.080	90.500	-17,0%
Gastos Financieros	-413.357	-430.034	-3,9%
Otros Ingresos / Costos	-532.757	-108.599	390,6%
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b>	<b>-357.115</b>	<b>65.233</b>	<b>-647,4%</b>
Impuestos	178.383	-142.194	-225,5%
<b>UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>	<b>-178.732</b>	<b>-76.961</b>	<b>132,2%</b>
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-219.184	-109.790	99,6%
Interes Minoritario	40.452	32.829	23,2%
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>-219.184</b>	<b>-109.790</b>	<b>99,6%</b>
<i>Margen Neto</i>	-2,2%	-0,9%	-1,3 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	44,9%	438,8%	-393,9 pp
EBITDA	1.448.325	1.504.630	-3,7%
<i>EBITDA Margen</i>	14,3%	12,1%	2,2 pp.
EBITDAR	1.973.459	2.026.014	-2,6%
<i>EBITDAR Margen</i>	19,5%	16,2%	3,2 pp.

**LATAM Airlines Group S.A.**  
**Datos Operacionales Consolidados**

	Para el trimestre terminado el			Para los 12 meses terminados el		
	31 de Diciembre			31 de Diciembre		
	2015	2014	Var. %	2015	2014	Var. %
<b>System</b>						
ASKs-equivalente (millones)	53.634	52.960	1,3%	208.857	206.198	1,3%
RPKs-equivalente (millones)	39.198	40.167	-2,4%	151.478	153.978	-1,6%
Factor de Ocupación (basado en ASK-equivalente)	73,1%	75,8%	-2,8 pp	72,5%	74,7%	-2,1 pp
FO de Equilibrio (basado en ASK-equivalente)%	71,2%	71,0%	0,2 pp	73,9%	70,6%	3,3 pp
Yield basado en RPK-equivalente (US Cent)	5,9	7,4	-20,6%	6,4	7,9	-18,1%
Ingresos Op. por ASK-equivalente (US Cent)	4,3	5,6	-23,5%	4,7	5,9	-20,5%
Costos por ASK-equivalente (US Cent)	4,4	5,5	-20,5%	4,8	6,1	-20,1%
Costos por ASK-equivalente ex fuel (US Centavos)	3,3	3,6	-8,0%	3,6	4,0	-11,5%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	311	313	-0,7%	1.221	1.220	0,1%
Galones consumidos por 1.000 ASKs equivalentes	5,8	5,9	-1,96%	6	6	-1,2%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1,7	1,6	6,0%	1,6	1,6	2,7%
Número Total de Empleados (promedio)	51.779	53.242	-2,7%	52.697	53.300	-1,1%
Número Total de Empleados (al cierre)	51.658	53.072	-2,7%			
<b>Passenger</b>						
ASKs (millones)	34.579	33.433	3,4%	134.302	130.201	3,1%
RPKs (millones)	28.662	28.001	2,4%	111.510	108.534	2,7%
Pasajeros Transportados (miles)	17.227	17.845	-3,5%	67.835	67.833	0,0%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	82,9%	83,8%	-0,9 pp	83,0%	83,4%	-0,3 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	6,9	9,0	-23,6%	7,5	9,6	-21,1%
Ingresos por ASK (US Centavos)	5,7	7,6	-24,4%	6,3	8,0	-21,4%
<b>Cargo</b>						
ATKs (millones)	1.810	1.855	-2,4%	7.083	7.220	-1,9%
RTKs (millones)	1.001	1.156	-13,4%	3.797	4.317	-12,0%
Toneladas Transportadas (miles)	288	292	-1,1%	1.009	1.102	-8,5%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	55,3%	62,3%	-7,0 pp	53,6%	59,8%	-6,2 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	33,5	39,6	-15,4%	35,0	39,7	-11,8%
Ingresos por ATK (US Centavos)	18,5	24,6	-24,9%	18,8	23,7	-20,9%

Nota: ASK-equivalente corresponde a la suma de ASKs de pasajeros y el resultado entre ATK de carga y 0,095 (incluyendo operaciones de carga de LAN y TAM).

**LATAM Airlines Group S.A.**

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

	Al 30 de diciembre 2015	Al 31 de diciembre 2014
<b>Total Activos</b>	<b>18,101,418</b>	<b>20.484.428</b>
Total Pasivos	15.163.870	15.980.733
Total Patrimonio	2.937.548	4.503.695
<b>Total Pasivos &amp; Patrimonio</b>	<b>18,101,418</b>	<b>20.484.428</b>
<b>Cálculo Deuda Neta:</b>		
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo	7.685.765	7.049.033
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	1.340.638	1.709.034
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	35.042	59.148
Caja y valores negociables	-1.361.119	-1.533.770
<b>Deuda Neta Total</b>	<b>7.700.326</b>	<b>7.283.445</b>

**LATAM Airlines Group S.A.**

**Principales Ratios Financieros**

	Al 30 de diciembre 2015	Al 31 de diciembre 2014
Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses	13,4%	12,3%
Deuda bruta ajustada (US\$ miles)	12.737.383	12.466.903
Deuda bruta ajustada / EBITDAR (12 meses)	6,5	6,2
Deuda neta ajustada (US\$ miles)	11.376.264	10.933.133
Deuda neta ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,8	5,4

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

Al 31 de diciembre de 2015			
	Fuera de Balance	En Balance	Total
<b>Flota Pasajeros</b>			
Airbus A319-100	12	38	50
Airbus A320-200	59	95	154
Airbus A321-200	10	26	36
Airbus A330-200	2	8	10
Airbus A350-900	-	1	1
Boeing 767-300	4	34	38
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-800	4	6	10
Boeing 787-900	4	3	7
<b>TOTAL</b>	<b>101</b>	<b>215</b>	<b>316</b>
<b>Cargo Aircraft</b>			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	3	8	11
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>15</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>106</b>	<b>225</b>	<b>331</b>

Nota: Esta table incluye tres 767-300Fs y un Boeing 777F que LATAM actualmente se lo arrienda a otro operador.