

LATAM AIRLINES GROUP REPORTA UN RESULTADO NETO DE US\$ 21,3 MILLONES PARA EL TERCER TRIMESTRE 2012, EXCLUYENDO GASTOS RELACIONADOS A LA COMBINACIÓN DE NEGOCIOS E ÍTEMS NO RECURRENTES.

Santiago, Chile, 12 de Noviembre 2012 – LATAM Airlines Group S.A. (NYSE: LFL; IPSA: LAN; BOVESPA: LATM11), el principal grupo de aerolíneas de pasajeros y carga de América Latina, anunció hoy sus resultados financieros consolidados correspondientes al tercer trimestre y los 9 meses terminados el 30 de septiembre de 2012. “LATAM”, o “la Compañía” hace referencia a la entidad consolidada que incluye líneas aéreas de pasajeros y carga en América Latina. Estas cifras fueron preparadas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera y están expresadas en dólares de Estados Unidos. El tipo de cambio promedio en el trimestre entre el real Brasileiro y el dólar de Estados Unidos fue de BRL2,03 por USD

DESTACADOS

- LATAM Airlines Group reporta una utilidad de US\$21,3 millones al tercer trimestre del 2012, excluyendo un costo no recurrente por US\$70,4 millones relacionado a la publicación en Chile de la nueva ley para el incremento de la tasa de impuesto a la renta de primera categoría desde un 17,0% a un 20,0%. Esto también incluye US\$19,5 millones por gastos de transacción relacionados a la combinación de negocios entre LAN y TAM S.A. (“TAM”) llevada a cabo el día 22 de Junio del 2012. Excluyendo estos ítems no recurrentes, el ingreso operacional alcanza los US\$104,6 millones en el tercer trimestre del 2012, lo que implica un margen operacional del 3,1%
- El tercer trimestre del 2012 representa los tres primeros meses de la combinación de negocios entre LAN y TAM. Así LATAM Airlines Group comenzó la integración de sus unidades de negocios y las transformaciones necesarias para alcanzar las sinergias estimadas de la fusión, implementando ajustes que incluyen las prácticas comerciales y el alineamiento de operaciones y procesos en las operaciones internacionales y domésticas de Brasil. Esperamos que estas transformaciones conduzcan al logro de las sinergias esperadas, aunque se espera que los resultados sigan reflejando los costos de transición hasta que los negocios se encuentren totalmente integrados.
- La compañía ha avanzado en el cambio de sus operaciones domésticas de pasajeros en Brasil, manteniendo una disciplina en la capacidad durante el trimestre. El factor de ocupación mostró una mejora de 10,6 puntos porcentuales en comparación al tercer trimestre del 2011, alcanzando un 78,1%. Aún así, las operaciones se vieron afectadas por una depreciación del 24% del real Brasileiro, así como un reacomodamiento en la estructura de tarifas del mercado doméstico en Brasil, con el fin de operar con factores de ocupación más altos, además de una baja en la demanda de viajes corporativos
- Las ventas totales durante el trimestre alcanzaron los US\$3.344,9 millones las que se comparan con las ventas pro-forma por US\$3.476,8 millones alcanzadas durante el tercer trimestre del 2011. La disminución de un 3,8% en las ventas del grupo son resultado de una disminución del 2,4% en los ingresos por venta en el negocio de pasajeros y un descenso del 14,4% en las ventas relacionadas al negocio de carga, lo que se vio parcialmente compensado con un aumento del 19,6% en ingresos por otras ventas. Además de los desafíos relacionados a la transición a LATAM Airlines Group y al cambio en las operaciones domésticas de Brasil, los ingresos operacionales de este trimestre reflejan el impacto negativo que tuvo la depreciación de la moneda Brasileira, y la continuación de una débil demanda en el mercado de carga. Durante el tercer trimestre del 2012, las ventas en los negocios de pasajeros y carga representaron un 84,2% y 13,4% respectivamente del total de las ventas de la compañía.
- El trabajo realizado durante los primeros meses tras la fusión nos permite reafirmar nuestro objetivo de sinergias de entre US\$600,0 millones y US\$700,0, millones a ser alcanzado durante el cuarto año después de la fusión. Las unidades internacionales de pasajeros y carga han progresado con el fin de entregar las sinergias estimadas. La compañía ha establecido nuevos y mejores acuerdos con líneas aéreas internacionales, alineando prácticas comerciales, así como también componentes de su producto a bordo para ciertas rutas.

Además, LAN y TAM han anunciado el inicio de operaciones en nuevas rutas regionales. A su vez, LAN y TAM continúan con la venta cruzada de sus vuelos, y continúan implementando códigos compartidos en rutas internacionales con el objetivo de mejorar las alternativas de conectividad y alcanzar los beneficios que ofrece la compra en una sola red. En cuanto a las operaciones de carga, la compañía completa en Agosto la integración de los sistemas internacionales de carga de LAN y TAM, lo que permite un aumento de la eficiencia en la red de distribución.

- En Septiembre, LATAM recibió su primer Boeing 787-8 Dreamliner, siendo la primera línea aérea de América (y una de las primeras en el mundo) en operar este moderno y eficiente avión. Actualmente LATAM opera dos Boeing 787 en las rutas entre Santiago y Buenos Aires y Santiago y Lima. A su vez, la compañía recibió un total de 6 Airbus 320, 4 Boeing 767-300, 2 Boeing 777-300 en aviones de pasajeros, y 1 Boeing 777 de carga durante el tercer trimestre del 2012.

EVENTOS RECIENTES

Directorio del grupo LATAM

El 4 de Septiembre del 2012 se desarrolló una junta extraordinaria de accionistas la cual eligió a los nuevos miembros del directorio de LATAM Airlines Group. El directorio de LATAM quedó compuesto por nueve miembros, de los cuales 3 son independientes. El presidente del directorio es el señor Mauricio Rolim Amaro.

Oferta Preferente

El 4 de Septiembre del 2012, la junta extraordinaria de accionistas también aprobó la colocación, a través de una oferta preferente a los accionistas de LATAM, del remanente por 7.436.816 acciones de la compañía que fueron autorizadas para la oferta de canje con TAM y que no fueron utilizadas debido a la cantidad de acciones de TAM que participaron en la oferta. Estas acciones representan el 1,6% de las actuales acciones de LATAM. Cada acción no suscrita en la oferta preferente será ofrecida y colocada en los mercados de valores. El directorio de la Compañía determinará el precio, condiciones para la suscripción y lugar de colocación de estas acciones. El 11 de Octubre del 2012 la compañía emite un memorándum con información relacionada a esta colocación a la Superintendencia de Valores y Seguros, y se encuentra esperando la aprobación. La compañía espera hacer efectiva la colocación antes del término del año 2012.

Nuevo sistema de reservas e inventarios en LAN

El 7 de Septiembre del 2012 la compañía completó el reemplazo de su sistema de servicio al pasajero (PSS) que incluye el sistema de reservas, inventarios y control de salidas de la línea aérea, a un nuevo sistema proporcionado por Sabre. Este es el resultado de un proyecto estratégico por dos años en LAN. El capex involucrado en la primera fase de este proyecto asciende a US\$ 82,0 millones desembolsados durante los últimos 30 meses. La compañía se continúa trabajando en mejorar la funcionalidad del sistema. El proceso de conversión implicó para LAN el cambio desde dos proveedores (Amadeus y Resiber), sistemas que anteriormente cubrían el rol completo del sistema de servicio al pasajero, a un único proveedor (Sabre), lo que se espera que genere importantes ahorros en los próximos años. Como resultado de las medidas de mitigación aplicadas, LAN suspendió la venta de todos sus tickets de pasajeros durante un día, y redujo las ventas durante un periodo de 7 días. Actualmente la compañía opera en el nivel deseado de logros de parámetros clave en SABRE, incluso, incluyendo el cese de operaciones por un día, ha sido exitoso. Seguimos trabajando en ajustar procesos y sistemas para alcanzar una completa estabilización del sistema.

MULTIPLUS

Multiplus termina el tercer trimestre del 2012 con 10,5 millones de miembros y 230 alianzas, lo que muestra un crecimiento de más del 37% en el número de alianzas con respecto al mismo trimestre del año anterior. En cuanto a resultados financieros, Multiplus cierra el trimestre con una facturación por venta de puntos de US\$242,2 millones (R\$491,4 millones), un crecimiento del 23,7% con respecto al tercer trimestre del 2011, con una generación de caja que alcanza los US\$64,1 millones (R\$130,1 millones).

RESULTADOS CONSOLIDADOS DE LATAM AIRLINES GROUP PARA EL TERCER TRIMESTRE DEL 2012

A continuación el estado de resultados consolidado de LATAM Airlines Group para el tercer trimestre del 2012, en miles de dólares de los Estados Unidos. Para propósitos de comparación, se presentan los resultados pro-forma para el tercer trimestre del 2011.

	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre		
	2012	2011	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	2.817.141	2.887.061	-2,4%
Carga	448.015	523.091	-14,4%
Otros	79.736	66.686	19,6%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	3.344.892	3.476.838	-3,8%
COSTOS			
Remuneraciones	-647.577	-644.835	0,4%
Combustible	-1.162.100	-959.380	21,1%
Comisiones	-108.201	-118.756	-8,9%
Depreciación y Amortización	-297.646	-309.272	-3,8%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-337.709	-348.498	-3,1%
Servicio a Pasajeros	-83.670	-85.159	-1,7%
Arriendo de Aviones	-103.632	-101.952	1,6%
Mantenimiento	-94.435	-67.839	39,2%
Otros Costos Operacionales	-424.897	-380.257	11,7%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-3.259.867	-3.015.948	8,1%
RESULTADO OPERACIONAL	85.025	460.890	-81,6%
<i>Margen Operacional</i>	2,5%	13,3%	-10,7 pp
RESULTADO OPERACIONAL EXCLUYENDO COSTOS NO RECURRENTES	104.576	217.566	-51,9%
<i>Margen Operacional</i>	3,1%	6,3%	-3,1 pp
Ingresos Financieros	23.889	39.014	-38,8%
Gastos Financieros	-105.249	-124.027	-15,1%
Otros Ingresos / Costos	12.886	-744.068	-101,7%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	16.551	-368.191	-104,5%
Impuestos	-72.740	110.317	-165,9%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-56.189	-257.875	-78,2%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-63.694	-280.071	-77,3%
Interes Minoritario	7.505	22.196	-66,2%
UTILIDAD NETA	-63.694	-280.071	-77,3%
<i>Margen Neto</i>	-1,9%	-8,1%	6,2 pp
UTILIDAD NETA EXCLUYENDO COSTOS NO RECURRENTES	21.329	-454.636	-104,7%
<i>Margen Neto</i>	0,6%	-13,1%	13,7 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	n.m.	28,3%	
EBITDA	382.671	770.162	-50,3%
<i>EBITDA Margen</i>	11,4%	22,2%	-10,7 pp.
EBITDAR	486.303	872.114	-44,2%
<i>EBITDAR Margen</i>	14,5%	25,1%	-10,5 pp.

COMENTARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN PARA LOS RESULTADOS AL TERCER TRIMESTRE DEL 2012

LATAM reportó una utilidad neta de US\$21,3 millones en el tercer trimestre del 2012, comparado con una pérdida por US\$454,6 millones registrada en el resultado por-forma del tercer trimestre del 2011, excluyendo ítems no recurrentes. Los gastos no recurrentes durante el trimestre incluyen US\$19,5 millones por costos relacionados al proceso de combinación de las operaciones entre LAN y TAM llevado a cabo el 22 de Junio del 2012, y un gasto no recurrente por US\$70,4 millones relacionado al aumento en Chile de la tasa de impuesto de primera categoría desde el 17,0% al 20,0%. Durante el tercer trimestre del 2011, los resultados operacionales de TAM incluyen un crédito por impuestos de US\$258,0 por efecto de un cambio en el régimen impositivo brasilero (PIS y COFINS). De ese monto, US\$14,7 millones corresponden a un ingreso recurrente y el resto por US\$243,3 millones corresponden a una ganancia no recurrente. Excluyendo los ítems no recurrentes, el resultado operacional alcanza los US\$104,6 millones en el tercer trimestre del 2012, lo que corresponde a una disminución del 51,9% con respecto a los US\$217,6 millones registrados en el resultado operacional pro-forma del tercer trimestre del 2011, lo que implica un margen operacional de un 3,1% comparado al margen por 6,3% registrado en el tercer trimestre del 2011.

Durante el tercer trimestre del 2012 las ventas consolidadas del grupo LATAM disminuyeron un 3,8% en comparación al tercer trimestre del año anterior.

Ingresos por negocio de pasajeros: Las ventas producto del negocio de pasajeros disminuyeron un 2,4% durante el tercer trimestre, en donde se observó un incremento de un 2,2% en la capacidad de pasajeros medida en ASK que fue totalmente compensado con una disminución del 4,6% en las ventas por ASK (RASK). Este descenso se explica parcialmente por un impacto de tipo de cambio por US\$195,6 millones como resultado del efecto que tuvo la devaluación del real Brasilero en las ventas de TAM contabilizadas en esa moneda. Los mercados regionales continúan mostrando una sólida tendencia en la demanda. Los incrementos de capacidad se observaron principalmente en las rutas regionales dentro de Sudamérica y en los vuelos domésticos dentro de Chile. Esta expansión fue parcialmente contrarrestada con una disminución de la capacidad ofrecida en vuelos domésticos de Brasil y en vuelos de largo alcance a Europa. El crecimiento del tráfico de pasajeros durante el trimestre alcanzó el 7,2%, con factores de ocupación que alcanzan un 80,0%, un 3,7% más que igual periodo del 2011. A su vez, los yields disminuyeron un 9,0% en comparación al tercer trimestre del 2011, impactados en su mayoría, por el mercado doméstico Brasil, lo que fue parcialmente compensado por incrementos en otros mercados domésticos y en nuestras operaciones regionales.

Ingresos por negocio de carga: Durante el tercer trimestre del 2012 las ventas relacionadas al negocio de carga disminuyeron un 14,4% con respecto al mismo periodo del año anterior, lo que refleja un complejo escenario en el mercado de carga latinoamericano debido a un descenso de la demanda en rutas hacia Latinoamérica, especialmente Brasil, así como también un aumento de las presiones competitivas por parte de compañías de cargo regionales e internacionales. La capacidad total (incluyendo capacidad de carga en aviones de pasajeros de TAM) se redujo un 3,2% dado ajustes en la flota de aviones de carga y de la reducción de los aviones en arriendo ACMI, lo que fue parcialmente compensado con la incorporación de un nuevo avión Boeing 777 carguero al final del trimestre. Como consecuencia del descenso por 5,6% en el tráfico de carga, el factor de ocupación disminuyó desde un 58,7% a un 57,2%. Los yields disminuyeron en un 9,2% y las ventas por ATK disminuyeron un 11,6% en comparación al tercer trimestre del 2011.

Otros ingresos: Estos aumentaron un 19,6%, alcanzando los US\$79,7 millones durante el tercer trimestre del 2012. Estas ventas fueron, en parte, ganancias por venta de activos, las que incluyen un avión Boeing 767 y otras propiedades inmobiliarias, las que fueron parcialmente compensadas por disminuciones en las ventas de Multiplus desde US\$19,6 millones a US\$7,2 millones en el tercer trimestre 2012.

Los costos operativos se incrementaron un 8,1% con respecto al tercer trimestre del 2011, mientras que los costos por ASK-equivalente (incluyendo los gastos financieros netos) aumentaron un 6,4%. Excluyendo costos no recurrentes, los costos unitarios disminuyen en un 1,7%, y los costos por ASK-equivalentes, excluyendo el combustible (y costos no recurrentes), disminuyeron en un 0,7%. Los mayores cambios en los gastos operacionales se vieron reflejados en lo siguiente:

- **Las remuneraciones y beneficios** se incrementaron un 0.4% impulsados principalmente por un aumento en la planilla, lo que fue compensado con el positivo impacto que generó la depreciación promedio de las monedas locales de América Latina durante el trimestre y se vio reflejado en los salarios denominados en estas monedas, destacando el real Brasileiro con una depreciación del 24% en comparación al tercer trimestre del 2011.
- **Los gastos por combustible** se incrementaron un 21.1% impulsados por el reconocimiento de un crédito por impuestos (PIS y COFINS) por un monto de US\$233,0 millones durante el tercer trimestre del 2011, de los cuales US\$13,5 millones son recurrentes. Excluyendo este impacto, el consumo de petróleo habría disminuido en un 1,5%, en línea con el crecimiento moderado de la capacidad del grupo, y la caída de 2,1% en el precio promedio del galón de petróleo. Adicionalmente la compañía reconoció una pérdida de US\$2,5 millones por coberturas de petróleo, lo que se compara con pérdidas por US\$2,9 millones registradas en el tercer trimestre del 2011.
- **Las comisiones a agentes** disminuyeron un 8,9% debido a la disminución del 4,3% en los ingresos de pasajeros y carga, y a una disminución del 6,6% en las comisiones promedio de carga.
- **El ítem de depreciación y amortización** disminuyó un 3,8% principalmente por la venta de 1 Airbus A318s y un Boeing 767-200ER, así como también la venta de propiedades inmobiliarias, compensado con la incorporación de nuevos aviones entre Octubre del 2011 y Septiembre del 2012
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron en un 3.1% principalmente por la reducción de la flota wet-lease. Además, durante el tercer trimestre del 2011, TAM reconoció un crédito por impuestos (PIS y CONFIS) por un monto de US\$24,0 millones, de los cuales US\$1,2 millones son recurrentes. Excluyendo este impacto, los gastos en otros arriendos y tasas de aterrizaje habrían caído un 9,2% en comparación al tercer trimestre del 2011.
- **El gasto en servicio a pasajeros** disminuyeron en un 1.7% principalmente por una reducción en los costos de servicio, acompañado por menores compensaciones a los pasajeros. Esta disminución fue parcialmente compensada con un aumento del 12,1% en la cantidad de pasajeros transportados por el grupo.
- **El arriendo de aviones** Aumentó un 1,6% por la incorporación de 4 Airbus 320 y un Airbus 319 a través de leasings, lo que fue parcialmente compensado con la devolución de 3 Boeing 737-700 en leasing, pertenecientes a las operaciones de LAN Colombia, y a dos Boeing 767-300.
- **Los costos de mantenimiento** aumentaron un 39,2% como resultado de una mayor flota, incrementos en reparaciones de motores, y a una mayor cantidad de devoluciones de flota arrendada.
- **Otros gastos operacionales** aumentaron en un 11.7% debido a mayores costos de publicidad y marketing, así como también mayores costos de ventas y gastos por US\$19,5 millones relacionados con la combinación de negocios entre LAN y TAM.

Resultados no operacionales

- **Los ingresos financieros** disminuyeron desde US\$39,0 millones en el tercer trimestre del 2011 a US\$23,9 millones en el tercer trimestre del 2012 principalmente por una menor caja promedio mantenida durante el trimestre.
- **Los gastos financiero** disminuyeron un 15,1%, a pesar de la mayor deuda relacionada al financiamiento de la nueva flota, principalmente por US\$1,7 millones en ganancias relacionadas al mark to market de ciertas coberturas de combustible, las que se comparan con las pérdidas por US\$57,0 del mismo periodo del 2011.
- En el ítem **otros ingresos (costos)**, la compañía registró una ganancia por US\$12,9 millones por diferencias de cambio en donde US\$10 millones corresponden a ganancias por tipo de cambio de monedas extranjeras. Esto se compara con la pérdida por US\$744,1 millones en el tercer trimestre del 2011, en donde US\$740 millones corresponden al efecto de la depreciación del real Brasileiro con respecto al dólar de Estados Unidos.

ESTADOS FINANCIEROS Y LIQUIDEZ

A continuación se presenta el resumen de los indicadores del balance consolidado para LATAM Airlines Group al 30 de Septiembre del 2012, en miles de dólares de estados Unidos. Para propósitos de comparación, se presentan indicadores del balance pro-forma al 31 de Diciembre del 2011

	Al 30 de Septiembre 2012	Al 30 de Septiembre 2011
Total Activos	20.465.303	7.648.659
Total Pasivos	15.310.408	6.191.287
Total Patrimonio	5.154.895	1.457.372
Total Pasivos & Patrimonio	20.465.303	7.648.659
Cálculo Deuda Neta:		
Obligaciones con bancos e instituciones financieras corto y largo plazo	5.753.385	3.199.778
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	3.325.704	316.529
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	236.393	271.965
Caja y valores negociables	-1.013.612	-472.499
Deuda Neta Total	8.301.870	3.315.773

Durante el tercer trimestre del 2012, LATAM reporta US\$1.013,6 millones en caja y equivalentes a caja, incluyendo algunas inversiones de alta liquidez contabilizadas como inversiones en otros activos financieros corrientes. Adicionalmente, al 30 de Septiembre del 2012, la compañía registró depósitos con los fabricantes de aviones (pre-delivery payments) por US\$1.482,8 millones, los cuales US\$863,4 millones fueron financiados directamente por LATAM. El 18 de Julio TAM desembolsó aproximadamente US\$163.3 millones (R\$339,5 millones) para recomprar las acciones de TAM que no participaron en la oferta de intercambio.

Durante el tercer trimestre del 2012, LATAM emitió de forma exitosa bonos garantizados por Exim-bank por un monto de US\$664,9 millones, con el objetivo de reemplazar la actual deuda garantizada por Exim-bank, y financiar ciertos aviones que se recibirán el 2012. Adicionalmente durante Noviembre del 2012 fueron emitidos bonos garantizados por Exim-bank por un monto de US\$639,9 millones con los mismos propósitos anteriormente señalados. La tasa fija de estas emisiones fue de un 1,5% en dólares de los Estados Unidos. Estos financiamientos tienen como objetivo completar el financiamiento para las entregas de aviones durante el año 2012, las que implican un monto de US\$ 2,7 billones por un total de 40 aviones.

Como resultado del exitoso proceso de combinación de negocios entre LAN y TAM, las próximas entregas de aviones serán a LATAM Airlines Group. El financiamiento se hará a través de una combinación de Export Credit Agency Support incluyendo emisiones en los mercados de capitales, transacciones de sale & leaseback y financiamiento comercial compuesto por deuda senior y junior. El plazo convencional para este tipo de financiamientos es de 12 años.

Uno de los objetivos de LATAM Airlines Group es reducir la volatilidad en los resultados financieros de TAM causados por factores externos, tales como fluctuaciones del precio del combustible y fluctuaciones en el tipo de cambio. Con el objetivo de reducir el impacto del tipo de cambio, producto del descalce de las cuentas del balance de TAM entre los activos denominados en reales y pasivos denominados en dólares de los Estados Unidos, LATAM está evaluando alternativas tales como incorporar aviones pertenecientes al balance de TAM al balance de LATAM, el cual tiene su balance denominado en dólares de Estados Unidos. Adicionalmente todos los aviones incorporados después del 22 de Junio del 2012 serán financiados en su mayoría por LATAM Airlines Group, sin importar que área del grupo operará el avión. La volatilidad en los flujos de caja de TAM producidas por fluctuaciones en el tipo de cambio se espera que sean parcialmente mitigadas en el tiempo por la cobertura natural generada por la diversificada naturaleza de los flujos de caja de LATAM Airlines Group.

Con el objetivo de mitigar del impacto del mark-to-market de las coberturas de petróleo contratadas que no se registraban como cobertura en la contabilidad de TAM, en el tercer trimestre del 2012 LATAM Airlines contabilizó estos derivados contratados como cobertura, así el efecto de los mark-to-market dejará de verse reflejado en el estado de resultados consolidado. A su vez, toda cobertura contratada a futuro será hecha por el Grupo LATAM. La compañía tiene como objetivo compensar el impacto por las fluctuaciones del precio de los combustibles a través de cobros de tasas en sus negocios de pasajeros y carga. LATAM tiene cubierto aproximadamente un 47% de su consumo estimado para el cuarto trimestre del 2012, y un 13% de su consumo promedio estimado para el año 2013. La estrategia de cobertura de la compañía consiste en una combinación de de collars, swaps y call options para WTI y Brent.

PLAN DE FLOTA LATAM

Durante el tercer trimestre LATAM recibió 6 Airbus A320, 4 Boeing 767-300, 2 Boeing 777-300 y 1 Boeing 787-800 para el negocio de pasajeros, y 1 Boeing 777 para carga. A su vez el grupo devolvió 7 Airbus A320-200 y 2 Boeing 767-300.

Durante el cuarto trimestre del 2012, LATAM espera recibir 6 aviones de la familia Airbus A320 para operar rutas domésticas y regionales, además de 4 Boeing 767-300, 3 Boeing 777-300 and 2 Boeing 787-8 Dreamliners para rutas de largo alcance. Con respecto a la flota de carga, la compañía espera la entrega de 1 avión Boeing 777 de carga durante el cuarto trimestre del 2012. El plan de flota de LATAM considera la devolución de 8 aviones hacia el término del 2012.

El plan de flota estimado de LATAM y la inversión asociada se muestra en la siguiente tabla:

	2012	2013	2014	2015
FLOTA PASAJEROS				
Dash 8-200	10	9	9	4
Dash 8-Q400	4	4	4	4
Boeing 737-700	6	6	2	0
Airbus A318-100	5	0	0	0
Airbus A319-100	55	53	57	60
Airbus A320-200	139	162	172	188
Airbus A321-200	9	10	20	27
Airbus A330-200	20	16	13	13
Boeing 767-300	41	43	39	39
Airbus A340-300/500	7	2	0	0
Boeing 777-300 ER	8	10	12	12
Boeing 787-800	3	5	12	16
TOTAL FLOTA PASAJEROS	307	320	340	363
FLOTA CARGA				
Boeing 777-200F	4	4	4	4
Boeing 767-300F	12	12	12	12
TOTAL FLOTA CARGA	16	16	16	16
TOTAL FLOTA	323	336	356	379
Inversión Total Flota (US\$ millones)	2.979	2.195	2.354	1.613

PERSPECTIVAS

La compañía espera un crecimiento en el número de pasajero medido en ASK durante el año 2012 de un 3% a un 4%, impulsado principalmente por la incorporación de 40 aviones de pasajeros. Los pasajeros domésticos de TAM en el mercado brasilero, medidos en ASK, se espera que disminuyan aproximadamente un 2% durante el 2012. Considerando las actuales condiciones de mercado, LATAM Airlines Group espera un crecimiento en el número de pasajeros, medido en ASK, durante el 2013 de aproximadamente entre un 4% y un 6%, principalmente dado por la entrega de 38 aviones de pasajeros. La capacidad doméstica de TAM en Brasil, medida en ASK, se espera que disminuya aproximadamente un 7% durante el primer semestre del 2013.

En cuanto al negocio de carga, LATAM espera que el crecimiento en ATK se ubique entre un rango de 0% y 2% durante el 2012, incluyendo carga transportada en aviones de pasajeros de TAM. Para el 2013 la compañía espera un incremento en la capacidad total de carga entre un 6% y un 8%, impulsado principalmente por la incorporación de dos nuevos aviones Boeing 777 de carga en Septiembre y Octubre del 2012, así como también nueva capacidad de carga producto de la incorporación de aviones de pasajeros en rutas internacionales.

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 para pasajeros a alrededor de 150 destinos en 22 países y servicios de carga a alrededor de 169 destinos en 27 países, con una flota de 320 aviones. En total, LATAM Airlines Group S.A. cuenta con más de 52.000 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 de LATAM o TAM, por favor dirigirse a www.LATAM.com ó www.tam.com.br, respectivamente. Para información adicional visite www.latamairlinesgroup.net/

Nota sobre las declaraciones de expectativas futuras

Este reporte contiene declaraciones sobre expectativas futuras. Estas pueden incluir palabras como "anticipa", "estima", "espera", "proyecta" "pretende", "planea", "cree" u otras expresiones similares. Las declaraciones sobre expectativas futuras no representan hechos históricos, incluyendo las declaraciones sobre las creencias y expectativas de la Compañía. Estas declaraciones se basan en los planes actuales, estimaciones y proyecciones, y por lo tanto no deben ser sobrevaloradas. Las declaraciones sobre expectativas futuras conllevan ciertos riesgos e incertidumbres. La Compañía advierte que un número importante de factores pueden causar que los resultados actuales difieran materialmente de aquellos contenidos en cualquier declaración sobre expectativas futuras. Estos factores e incertidumbres incluyen particularmente las descritas en el documento que la Compañía presentó a la U.S. Securities and Exchange Commission. Declaraciones sobre expectativas futuras hacen relación solo a la fecha en que son hechas, y la Compañía no se hace responsable de actualizar públicamente ninguna de ellas, existiendo nueva información, eventos futuros u otros.

LATAM Airlines Group S.A.
Balance Consolidado (En miles de USD)

Al 30 de Septiembre, 2012 Al 30 de Septiembre, 2011

Activos

Efectivo y equivalentes al efectivo	525.079	374.407
Otros activos financieros, corrientes	649.154	227.803
Otros activos no financieros, corrientes	61.590	32.711
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.778.491	531.355
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	706	838
Inventarios	171.206	72.787
Activos por impuestos, corrientes	267.823	98.789
Activos no corrientes mantenidos para la venta	12.469	4.661
Total activos corrientes	3.466.518	1.343.351
Propiedades, planta y equipos	11.930.157	5.927.982
Plusvalía	2.344.616	163.777
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.847.317	64.923
Otros activos no corrientes	876.695	148.626
Total activos no corrientes	16.998.785	6.305.308
Total activos	20.465.303	7.648.659

Patrimonio y Pasivos

Otros pasivos financieros, corrientes	1.828.292	582.257
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.567.512	645.086
Pasivos por impuestos, corrientes	102.484	29.369
Otros pasivos no financieros	2.083.343	1.065.367
Total pasivos corrientes	5.581.631	2.322.079
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.456.451	3.109.136
Otros cuentas por pagar, no corrientes	770.324	354.930
Otras provisiones, no corrientes	288.184	22.385
Pasivos por impuestos diferidos	1.090.863	369.625
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	18.497	13.132
Otros pasivos no financieros	104.458	-
Total pasivos no corrientes	9.728.777	3.869.208
Total pasivos	15.310.408	6.191.287
Capital emitido	1.432.032	473.907
Ganancias acumuladas	1.142.333	1.116.798
Acciones propias en cartera	(203)	-
Otras reservas	2.540.870	(145.381)
Patrimonio atribuible al controlador	5.115.032	1.445.324
Participaciones no controladoras	39.863	12.048
Total patrimonio	5.154.895	1.457.372
Total pasivos y patrimonio	20.465.303	7.648.659

LATAM Airlines Group S.A. Estadísticas Operacionales Consolidadas

	Para el trimestre terminado el		Var. %
	2012	2011	
Operating Statistics			
System			
ASKs-equivalente (millones)	52.618	52.533	0,2%
RPKs-equivalente (millones)	37.610	36.512	3,0%
Factor de Ocupación (basado en ASK-equivalente)%	71,5%	69,5%	2,0 pp
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ASK-equivalente)%	71,4%	61,8%	9,6 pp
Yield basado en RPK-equivalente (US Centavos)	8,7	9,3	-7,0%
Ingresos Operacionales por ASK-equivalente (US Centavos)	6,2	6,5	-4,4%
Costos por ASK-equivalente (US Centavos)	6,4	6,1	6,4%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	322,7	320,7	0,6%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1.537	1.607	-4,4%
Número Total de Empleados	52.953	50.237	5,4%
Passenger			
ASKs (millones)	32.989	32.265	2,2%
RPKs (millones)	26.375	24.607	7,2%
RTKs (millones)	2.420	2.215	9,3%
Pasajeros Transportados (miles)	17.160	15.308	12,1%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	80,0%	76,3%	3,7 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	10,7	11,7	-9,0%
Yield basado en RTKs (US Centavos)	11,6	13,0	-10,7%
Ingresos por ASK (US Centavos)	8,5	8,9	-4,6%
Cargo			
ATKs (millones)	1.865	1.925	-3,2%
RTKs (millones)	1.067	1.131	-5,6%
Toneladas Transportadas (miles)	283,4	288,1	-1,6%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	57,2%	58,7%	-1,5 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	42,0	46,3	-9,2%
Ingresos por ATK (US Centavos)	24,0	27,2	-11,6%

Nota: Cifras históricas pro forma presentadas para propósitos de comparación.

Nota: ASK-equivalentes = ATK / 0,095

**LATAM Airlines Group S.A.
Consolidated Fleet**

	Al 30 de septiembre de 2012		Total
	Fuera de Balance	En Balance	
Flota Pasajeros			
Dash 8-200	10	0	10
Dash 8-Q400	4	0	4
Boeing 737-700	6	0	6
Airbus A318-100	0	9	9
Airbus A319-100	14	42	56
Airbus A320-200	68	72	140
Airbus A321-200	1	8	9
Airbus A330-200	2	18	20
Boeing 767-300	8	29	37
Airbus A340-300/500	2	5	7
Boeing 777-300 ER	0	1	1
TOTAL	115	190	305
Cargo Aircraft			
Boeing 777-200F	2	1	3
Boeing 767-300F	4	8	12
TOTAL	6	9	15
TOTAL FLOTA	121	199	320