

LATAM AIRLINES GROUP REPORTA PRIMEROS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS AL 30 DE JUNIO DEL 2012.

Santiago, Chile, 10 de agosto de 2012– LATAM Airlines Group S.A (NYSE: LFL; IPSA: LAN; BOVESPA: LATM11), la principal línea aérea de pasajeros y carga de América Latina, anunció hoy sus resultados financieros consolidados correspondientes al segundo trimestre y los seis meses terminados el 30 de junio de 2012. “LATAM”, o “la Compañía” hace referencia a la entidad consolidada que incluye líneas aéreas de pasajeros y de 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, a excepción de las cifras de resultados del segundo trimestre pertenecientes a TAM S.A. (“TAM”) que están expresadas en Reales Brasileños.

DESTACADOS

- LATAM Airlines Group S.A. presenta hoy sus primeros estados financieros consolidados para el segundo trimestre y primer semestre de 2012, resultado de la exitosa finalización de la oferta de intercambio y fusiones que ha combinado los negocios de LAN Airlines S.A. y TAM. Dado que la transacción se completó el 22 de junio del 2012, los resultados para el periodo cerrado al 30 de junio del 2012 incluyen los últimos ocho días de los resultados de TAM, del 23 de junio al 30 de junio del 2012.
- LATAM Airlines Group reporta una utilidad de US\$49,7 millones durante el segundo trimestre de 2012. El resultado operacional alcanzó los US\$23,2 millones, con un margen operacional de 1,5% para el segundo trimestre de 2012. Los resultados consolidados de LATAM incluyen una utilidad neta de US\$46,3 millones y una pérdida operacional de US\$13,9 millones correspondientes a los ocho días de consolidación de TAM del 23 de junio al 30 de junio 2012. El resultado no operacional para este periodo de ocho días reflejan una ganancia por tipo de cambio de US\$57,5 millones y ganancia por el mark to market de los derivados de cobertura de combustible de US\$26,7 millones, como resultado de la apreciación del real brasilero y el aumento del precio del combustible, respectivamente, durante los últimos ocho días del trimestre.
- El segundo trimestre 2012 presentó un escenario más desafiante producto de una reducción en la demanda de carga y una depreciación de las monedas locales, especialmente el real brasilero. Sin embargo, la demanda de pasajeros en prácticamente toda América Latina se mantiene fuerte y la exitosa realización de la combinación de negocios de LAN y TAM entrega a la compañía una base de ingresos más diversificada y oportunidades de crecimiento y sinergias significativas. Adicionalmente, el mercado doméstico de Brasil ha mostrado disciplina de capacidad, entregando las bases para una mayor rentabilidad.
- LATAM Airlines Group está avanzando en el proceso de lograr las sinergias esperadas. En cuanto a sus operaciones internacionales de pasajeros, la Empresa ha establecido una combinación de tarifa entre LAN y TAM, la venta cruzada de los vuelos de LAN y TAM, y códigos compartidos en varias rutas internacionales, como Santiago - Orlando, Santiago - Madrid, y Santiago - Londres. Las ventas cruzadas permitirán a la compañía capturar las sinergias de conectividad, ofreciendo a nuestros clientes una mayor conectividad en una sola red.
- En julio, 2012, las divisiones de carga de LAN y TAM fueron integradas, aprovechando la alta complementariedad de la naturaleza de sus operaciones.
- El 4 de septiembre de 2012, LATAM Airlines Group celebrará una junta extraordinaria de accionistas en la que se realizará la reelección de todo el directorio de la Compañía, así como también se someterá a aprobación la colocación, a través de una oferta preferente a los accionistas de LATAM, de las 7.436.816 acciones remanentes de la compañía que fueron autorizadas para la oferta de intercambio de TAM, y que no fueron utilizadas debido a la cantidad de acciones de TAM que participaron en la oferta.

- Durante el resto de 2012, LATAM espera recibir 12 aviones familia Airbus A320 para operar rutas domésticas y regionales de pasajeros, además de ocho Boeing 767-300, cuatro Boeing 777-300 y los primeros tres Boeing 787-8 Dreamliner para rutas de largo alcance. En relación a la flota carguera, durante el año 2012 la compañía espera recibir dos Boeing 777F.
- LAN Airlines S.A. (renombrada LATAM Airlines Group S.A.) – excluyendo la consolidación de TAM – reporta una utilidad neta de US\$5,2 millones para el segundo trimestre de 2012, lo que representa una disminución de 67,5% comparado con los US\$15,9 millones reportados en el segundo trimestre de 2011. El resultado operacional alcanzó los US\$37,1 millones, una disminución de 33,5% en comparación con los US\$ 55,8 millones del segundo trimestre de 2011. El margen operacional alcanzó un 2,6%, reflejando una disminución de 1,6 puntos comparado con el 4,2% de 2011. Los resultados de este trimestre se vieron impactados principalmente por la caída en los ingresos de carga, como también por el continuo desarrollo de las operaciones de LAN Colombia. A esto se suma que durante el segundo trimestre del 2012 se incluye un costo no recurrente de US\$7,3 millones, relacionados con la exitosa culminación de un proceso de negociación colectiva con algunos sindicatos, como también los US\$11 millones en costos relacionados con la combinación de negocios con TAM.
- TAM reporta una pérdida neta de R\$928,1 millones, comparada con una utilidad neta de R\$60,3 millones reportada el segundo trimestre del 2011. Para el segundo trimestre del 2012, TAM presenta una pérdida operacional de R\$ 284,2 millones, comparado con una ganancia de R\$8,8 millones durante el segundo trimestre de 2011. Los resultados operacionales fueron principalmente impactados por la depreciación de 23% del real en comparación con el segundo trimestre de 2011 y por la disminución de los ingresos de Multiplus debido a un cambio en la contabilización de los ingresos provenientes de Multiplus implementado por TAM durante el primer trimestre de 2012, así como también. El resultado no operacional refleja una pérdida por tipo de cambio de R\$845,9 millones, y el negativo valor de mercado de las posiciones de cobertura de combustible por un monto de R\$93,6 millones, producto de la depreciación del real brasilero y la disminución en los precios del combustible, respectivamente, comparado con el 31 de marzo de 2012.

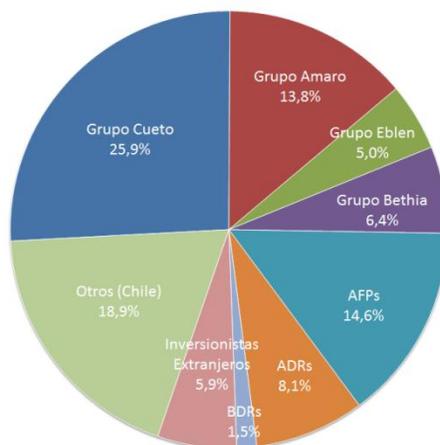
EVENTOS RECIENTES

Combinación de Negocios de LAN Airlines S.A. y TAM S.A.

El 22 de junio, LAN Airlines S.A. y TAM completaron con éxito la oferta de intercambio y fusión a través de la cual combinaron sus negocios y crearon LATAM Airlines Group, el principal grupo de líneas aéreas de América Latina, con la mayor flota de aviones de la región. Como resultado, LAN Airlines S.A. ahora se denomina LATAM Airlines Group S.A. LATAM Airlines Group ofrecerá a sus pasajeros más vuelos hacia más destinos que cualquier otro grupo de aerolíneas afiliadas en Sudamérica, que inicialmente suma alrededor de 150 destinos en 22 países y transporta carga hacia 169 destinos en 27 países. La transacción se llevó a cabo a través de una oferta de intercambio en la cual los accionistas de TAM pudieron elegir cambiar sus acciones de TAM o ADRs (American Depositary Receipts) por 0,9 acciones de LAN o ADRs a un cociente de 0,9 acciones/ADRs de LAN por cada acción/ADRs de TAM. La oferta de acciones LAN fue entregada en forma de BDRs (Brazilian Depositary Receipts) en Brasil y de ADRs en los Estados Unidos. La oferta de intercambio, que se materializó con el remate realizado el 22 de junio en BM&FBOVESPA, estaba condicionada a una oferta mínima y condiciones para deslistar TAM. Las condiciones se cumplieron cuando 99,9% de las acciones/ADRs de TAM de accionistas participantes de la oferta de intercambio estuvieron de acuerdo con la cancelación del registro de TAM como compañía abierta en Brasil, y las acciones que participaron de la oferta, en conjunto con las acciones/ADRs de TAM comprometidas por los accionistas controladores, representaron el 95,9% del total de acciones de TAM.

El 18 de julio de 2012, la CVM canceló el registro de TAM como una compañía abierta y TAM fue deslistada de BM&FBOVESPA. En consecuencia, las acciones restantes de TAM que no participaron en la oferta de cambio fueron adquiridas por TAM.

Al 31 de julio del 2012, LATAM Airlines Group tiene 476.118.975 acciones en circulación, con la siguiente estructura de propiedad:



Elección del Directorio de LATAM Airlines Group

El 28 de junio de 2012, los señores José Cox Donoso y Darío Calderón González renunciaron a sus cargos como miembros del directorio de LATAM Airlines Group, y fueron sustituidos por el Sr. Mauricio Rolim Amaro (anteriormente Vicepresidente del Directorio de TAM) y la Sra. María Claudia Amaro (Presidente del Directorio de TAM). Adicionalmente, el 3 de agosto de 2012, el Sr. Jorge Awad Mehech renunció como Presidente del Directorio de LATAM Airlines Group, y el directorio eligió al Sr. Mauricio Rolim Amaro como Presidente. Todo el Directorio de LATAM Airlines Group será renovado en una junta extraordinaria de accionistas que se realizará el 4 de septiembre del 2012.

Oferta Preferente

El Directorio de LATAM Airlines Group aprobó la colocación, a través de una opción de oferta preferente para los accionistas de LATAM, de las 7.436.816 acciones restantes de la Empresa que fueron autorizadas para la oferta de intercambio de TAM, y que no fueron utilizadas debido a la cantidad de acciones de TAM que participaron en la oferta. Toda acción no suscrita en la oferta preferente será ofrecida y colocada en los mercados de valores. La oferta preferente y el precio de suscripción de las acciones están sujetos a aprobación en la Junta Extraordinaria de Accionistas que se realizará el 4 de septiembre del 2012.

Sinergias producto de la combinación de negocios de LAN Airlines S.A. y TAM

Como ya ha sido anunciado, la Compañía proyecta sinergias antes de impuestos de entre US\$170 millones y US\$ 200 millones aproximadamente para los primeros 12 meses después de la fusión, los que se esperan que aumenten gradualmente a sinergias antes de impuestos de entre US\$600 millones y US\$700 millones, a partir de cuatro años de finalizada la combinación de negocios. Aproximadamente, el 40% del total estimado de potenciales sinergias provienen de los aumentos de ingresos en el negocio internacional de pasajeros, el 20% de aumento de ingresos en el negocio de carga, y el 40% restante viene de ahorro en costos.

LATAM Airlines Group está avanzando en el proceso de lograr las sinergias esperadas. En cuanto a sus operaciones internacionales de pasajeros, la Empresa ha establecido una combinación de tarifa entre LAN y TAM, la venta cruzada de los vuelos de LAN y TAM, y códigos compartidos en varias rutas internacionales, como Santiago -

Orlando, Santiago - Madrid, y Santiago - Londres. Las ventas cruzadas permitirán a la compañía capturar las sinergias de conectividad, ofreciendo a nuestros clientes mayor conectividad a través de una sola red. Además, los pasajeros de ambas aerolíneas tienen acceso a los beneficios de ambos programas de viajero frecuente, TAM Fidelidade y LANPASS.

LAN Cargo y la división de carga de TAM Linhas Aereas S.A. también avanzan en el proceso de alcanzar las sinergias esperadas. La extensa red de aviones de pasajeros de TAM Linhas Aereas S.A. entrega una amplia cobertura, con más de 40 destinos nacionales, mientras que ABSA, la filial brasilera de carga de LAN, opera aviones de carga que pueden proporcionar una mayor capacidad para las rutas más densas. ABSA ha obtenido la aprobación requerida para el uso de la marca "TAM Cargo" y de conformidad con un acuerdo de capacidades entre ABSA y TAM SA LinhasAereas, todas las operaciones de carga nacionales e internacionales en Brasil, incluyendo la capacidad de carga de la flota, serán comercializadas bajo la marca TAM Cargo, que se encuentra bien posicionada en el mercado brasilero. Por otra parte, la Compañía está asignando un cuarto carguero Boeing 767 para el mercado brasileño, y los cuatro aviones de carga que operan en este mercado serán pintados con el logo de TAM Cargo. Además, la compañía está invirtiendo en un nuevo galpón en el aeropuerto de Guarulhos y mejorando las instalaciones de carga en el aeropuerto de Congonhas. Las operaciones de carga fuera de Brasil seguirán siendo comercializadas bajo la marca LAN Cargo, que tiene un fuerte reconocimiento de marca en los mercados donde opera. La capacidad de carga de los aviones de pasajeros de TAM LinhasAereas para operaciones internacionales hacia y desde Brasil, anteriormente comercializada por terceros, está siendo gestionada por LAN y ABSA respectivamente

LATAM Airlines Group estima que los gastos no recurrentes relacionados con el cierre de la transacción y la realización de sinergias se encuentra en aproximadamente US\$200 millones, la mayoría de los cuales se estima que se llevarán a cabo durante los primeros 12 meses después de la finalización de la combinación. Estos costos no incluyen los costos de transacción en los que han incurrido LAN y TAM por separado, hasta fines del segundo trimestre de 2012.

1. RESULTADOS FINANCIEROS Y BALANCE CONSOLIDADO DE LATAM AIRLINES GROUP PARA EL SEGUNDO TRIMESTRE 2012

A continuación se presenta el Estado de Resultados Consolidado de LATAM Airlines Group para el segundo trimestre de 2012, en miles de dólares. Debido a que la combinación de negocios con TAM se completó el 22 de junio, los resultados para el período finalizado el 30 de junio 2012 incluyen los últimos ocho días de los resultados de TAM, del 23 de junio al 30 de junio de 2012. Se muestran por separado los resultados de LATAM Airlines Group (anteriormente LAN Airlines) para el segundo trimestre y los ocho días de los resultados de TAM que se consolidaron como resultado de la combinación de negocios.

	Para el trimestre terminado el 30 de junio		
	LATAM	LAN	TAM (8 días)
INGRESOS			
Pasajeros	1,158,576	1,026,768	131,808
Carga	389,718	382,203	7,515
Otros	36,063	35,626	437
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	1,584,357	1,444,597	139,760
COSTOS			
Remuneraciones	-320,583	-290,452	-30,130
Combustible	-528,016	-470,207	-57,809
Comisiones	-59,749	-55,161	-4,588
Depreciación y Amortización	-117,093	-108,179	-8,914
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-192,357	-177,875	-14,482
Servicio a Pasajeros	-35,547	-32,144	-3,403
Arriendo de Aviones	-48,032	-42,616	-5,416
Mantenimiento	-56,620	-45,714	-10,905
Otros Costos Operacionales	-203,193	-185,190	-18,006
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-1,561,190	-1,407,538	-153,652
RESULTADO OPERACIONAL	23,167	37,059	-13,892
<i>Margen Operacional</i>	1.5%	2.6%	-9.9%
Ingresos Financieros	34,227	4,560	29,667
Gastos Financieros	-43,779	-34,521	-9,258
Otros Ingresos / Costos	54,761	-4,302	59,062
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	68,376	2,796	65,580
Impuestos	-19,650	-988	-18,662
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	48,726	1,808	46,918
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	49,725	5,186	46,339
Interes Minoritario	-999	-3,378	577
UTILIDAD NETA	49,725	5,186	46,339
<i>Margen Neto</i>	3.1%	0.4%	33.2%
Tasa Efectiva de Impuestos	28.3%	16.0%	28.7%
Promedio ponderado del número total de Acciones	352,878,508	n.d.	n.d.
Utilidad Neta por Acción (US\$)	0.14	n.d.	n.d.
EBITDA	140,260	145,238	-4,978
<i>EBITDA Margen</i>	8.9%	10.1%	-3.6%
EBITDAR	188,292	187,854	438
<i>EBITDAR Margen</i>	11.9%	13.0%	0.3%

A continuación se presenta el Balance Consolidado de LATAM Airlines Group para el período terminado el 30 de junio de 2012, expresado en miles de dólares. Se muestran por separado las cuentas del balance de LATAM Airlines Group (anteriormente LAN Airlines), y el valor justo de las cuentas del balance para TAM, como fueron consolidadas.

	30 de junio 2012 LATAM	30 de junio 2012 LAN	30 de junio 2012 TAM*	Ajustes de fusión
Activos				
Efectivo y equivalentes al efectivo	457.547	245.974	211.573	-
Otros activos financieros, corrientes	892.617	136.450	756.167	-
Otros activos no financieros, corrientes	64.183	36.340	27.843	-
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.744.483	556.823	1.187.660	-
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	648	622	26	-
Inventarios	147.556	76.247	71.309	-
Activos por impuestos, corrientes	270.782	93.106	177.676	-
Activos no corrientes mantenidos para la venta	33.509	24.495	9.014	-
Total activos corrientes	3.611.325	1.170.057	2.441.268	-
Propiedades, planta y equipos	11.151.929	6.190.433	4.961.496	-
Plusvalía	2.229.299	172.617	0	2.056.682
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.849.340	80.179	1.769.161	-
Otros activos no corrientes	800.131	198.558	601.573	-
Total activos no corrientes	16.030.699	6.641.787	7.332.230	-
Total activos	19.642.024	7.811.844	9.773.498	2.056.682
Patrimonio y Pasivos				
Otros pasivos financieros, corrientes	1.758.071	682.085	1.075.986	-
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.401.946	626.961	774.985	-
Pasivos por impuestos, corrientes	92.617	28.308	64.309	-
Otros pasivos no financieros	2.055.140	1.054.559	1.000.581	-
Total pasivos corrientes	5.307.774	2.391.913	2.915.861	-
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.905.351	3.134.382	3.770.969	-
Otros cuentas por pagar, no corrientes	763.047	324.558	438.489	-
Otras provisiones, no corrientes	290.271	23.583	266.688	-
Pasivos por impuestos diferidos	999.711	419.745	579.966	-
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	17.209	17.209	0	-
Otros pasivos no financieros	96.128	0	96.128	-
Total pasivos no corrientes	9.071.717	3.919.477	5.152.240	-
Total pasivos	14.379.491	6.311.390	8.068.101	-
Capital emitido	1.435.542	484.133	-	951.409
Ganancias acumuladas	1.186.217	1.186.217	-	0
Acciones propias en cartera	-203	-203	-	0
Otras reservas	2.539.810	-176.099	-	2.715.909
Patrimonio atribuible al controlador	5.161.366	1.494.048	-	3.667.318
Participaciones no controladoras	101.167	6.406	-	94.761
Total patrimonio	5.262.533	1.500.454	-	3.762.079
Total pasivos y patrimonio	19.642.024	7.811.844	8.068.101	3.762.079

*Valor justo de los activos y pasivos de TAM

IMPACTO CONTABLE DE LA COMBINACIÓN DE NEGOCIOS

Tanto LATAM Airlines Group como TAM reportan sus resultados financieros bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS). Por lo tanto, no hay diferencias sustanciales en los criterios contables entre ambas compañías. Ciertas diferencias en la contabilidad para el mantenimiento mayor de aviones fueron estandarizadas como resultado de la consolidación.

Respecto al balance presentado, como resultado de la consolidación, determinados activos y pasivos de TAM que se contabilizaron a valores históricos fueron incorporados en el balance consolidado a su valor justo, como lo requieren los principios de contabilidad aplicables.

Los principales ajustes a las cuentas de balance de TAM, como resultado de la consolidación con LATAM Airlines Group son los siguientes:

- **Activos Intangibles distintos de la plusvalía** incorporan el valor justo de algunos slots de despegue y aterrizaje de TAM (los aeropuertos de Londres, JFK y Congonhas). Estos ajustes ascienden a un monto de US\$1.458,1 millones.
- **Propiedades, planta y equipos** incorporan el cambio en el valor de la flota de TAM para reflejar su valor justo como también el cambio en la contabilización del mantenimiento. Estos ajustes ascienden a un monto de US\$235,4 millones.
- **Deudores Comerciales y otras cuentas por pagar (circulante y no circulante)** reflejan una reducción de US\$104,8 millones con relación a cambios en la contabilización de determinadas provisiones de mantenimiento.
- **Pasivos por impuestos diferidos (circulante y no circulante)** reflejan los ajustes en los valores antes mencionados, que ascienden a un monto de US\$427,3 millones.

La asignación del precio de compra aún no ha sido finalizada al 30 de junio de 2012. Las normas contables aplicables otorgan un periodo de conciliación de un año, que requiere ajustes de valor justo los que deben ser completados durante ese periodo y modificados de la plusvalía previamente reportada. El balance consolidado de LATAM Airlines Group incluye una plusvalía por un monto de US\$2.056,7 millones, generada producto de la combinación de negocios. El patrimonio aumento en US\$ 3.762,1 millones, reflejando el valor de mercado de las acciones emitidas para la oferta

LATAM Airlines Group tiene como uno de sus objetivos reducir la volatilidad en sus resultados financieros debido a factores externos tales como diferencias de cambio y fluctuaciones en el precio del combustible. Con el propósito de reducir el impacto de las variaciones de las diferencias de cambio como resultado del desbalance en TAM entre los activos denominado en *reales* y los pasivos denominados en dólares, LATAM está evaluando alternativas para mover la flota de TAM al balance de LATAM, que tiene al dólar americano como su moneda funcional. Adicionalmente, todos los aviones recibidos después del 22 de junio de 2012 serán financiados en su mayoría por LATAM Airlines Group, incluso si el avión es operado por TAM. La volatilidad en el flujo de caja de TAM producto de las variaciones en el tipo de cambio, sería parcialmente mitigado a lo largo del tiempo como resultado de una cobertura natural producto de la diversificada naturaleza de los flujos de caja de LATAM Airlines Group. De manera de reducir el impacto de la valoración a precios de mercado de los contratos de cobertura de combustible de TAM que no estaban sujetos a contabilidad de cobertura, LATAM contabilizará estos contratos derivados con contabilidad de cobertura y por lo tanto su valoración a precio de mercado no será reflejado en el estado de resultados. Este cambio será implementado a partir del tercer trimestre de 2012. Adicionalmente, toda cobertura futura se realizará a través de LATAM Airlines Group.

Financiamiento y liquidez

Tras la finalización de la combinación de negocios, Fitch Ratings rebajó la clasificación de crédito internacional de LATAM Airlines Group, de BBB a BB+ con perspectiva estable. Al mismo tiempo, Fitch Ratings mejoró la clasificación de crédito internacional de TAM de B+ a BB con perspectiva estable, y Standard and Poor's mejoró la clasificación de crédito internacional de TAM de B+ a BB con perspectiva positiva.

Al final del trimestre, LATAM reportó US\$ 1.183.1 millones en caja y equivalentes al efectivo, incluyendo ciertas inversiones altamente liquidas contabilizadas como otros activos financieros corrientes. Al 30 de junio de 2012, la Compañía presentó pagos anticipados con los fabricantes de aviones (PDPs) por US\$1.968,9 millones, de los cuales US\$978,2 millones fueron financiados directamente por LATAM. El 18 de julio TAM desembolsó aproximadamente US\$163,3 millones (R\$ 339,5 millones) para la compra de las acciones de TAM, que no participaron en la oferta de intercambio. En la Junta Extraordinaria de Accionistas que se realizará el 4 de septiembre de 2012, los accionistas de LATAM votarán para llevar a cabo una oferta preferente de las 7.436.816 acciones restantes que no fueron emitidas en la oferta de intercambio.

Durante el 2012, LATAM aseguró exitosamente el financiamiento para la entrega de sus aviones durante el año 2012, por un monto de aproximadamente US\$2.7 mil millones para un total de 40 aviones. Como resultado de la combinación de negocios con TAM, la mayoría de esta flota será incorporada a LATAM Airlines Group. El financiamiento se realizó por medio de una combinación de organismo de crédito a la exportación incluyendo emisiones en los mercados de capitales, transacciones de venta y arriendo, y por medio de financiamiento comercial en donde se incluye la deuda sénior y junior. La duración típica de estos financiamientos es de doce años.

1. RESULTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS DE LAN PARA EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2012

A continuación se presenta el Estado de Resultados Consolidado de LAN Airlines para el segundo trimestre de 2012, en miles de dólares.

	Para el trimestre terminado el 30 de junio		
	2012	2011	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	1,026,768	897,313	14.4%
Carga	382,203	406,448	-6.0%
Otros	35,626	27,780	28.2%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	1,444,597	1,331,541	8.5%
COSTOS			
Remuneraciones	-290,452	-255,295	13.8%
Combustible	-470,207	-430,877	9.1%
Comisiones	-55,161	-45,665	20.8%
Depreciación y Amortización	-108,179	-100,417	7.7%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-177,875	-168,919	5.3%
Servicio a Pasajeros	-32,144	-30,982	3.8%
Arriendo de Aviones	-42,616	-44,112	-3.4%
Mantenimiento	-45,714	-45,373	0.8%
Otros Costos Operacionales	-185,190	-154,145	20.1%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-1,407,538	-1,275,785	10.3%
RESULTADO OPERACIONAL	37,059	55,756	-33.5%
<i>Margen Operacional</i>	2.6%	4.2%	-1.6 pp
Ingresos Financieros	4,560	3,017	51.1%
Gastos Financieros	-34,521	-34,299	0.6%
Otros Ingresos / Costos	-4,302	-11,869	-63.8%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	2,796	12,605	-77.8%
Impuestos	-988	-3,049	-67.6%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	1,808	9,556	-81.1%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	5,186	15,949	-67.5%
Interes Minoritario	-3,378	-6,393	-47.2%
UTILIDAD NETA	5,186	15,949	-67.5%
<i>Margen Neto</i>	0.4%	1.2%	-0.8 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	16.0%	16.0%	
EBITDA	145,238	156,173	-7.0%
<i>EBITDA Margen</i>	10.1%	11.7%	-1.7 pp.
EBITDAR	187,854	200,285	-6.2%
<i>EBITDAR Margen</i>	13.0%	15.0%	-2.0 pp.

RESULTADOS CONSOLIDADOS DE LAN PARA EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2012

LAN reportó una **utilidad neta** de US\$5,2 millones para el segundo trimestre de 2012, representando una disminución de 67,5% respecto al segundo trimestre de 2011. El resultado operacional del trimestre disminuyó 33,5%, llegando a US\$ 37,1 millones, con un margen operacional de 2,6%. La compañía continuó mostrando un fuerte crecimiento de ingresos de pasajeros, a pesar la baja estacionalidad del trimestre, compensando en parte el impacto de un entorno más desafiante en el negocio de carga, así como el continuo desarrollo de las operaciones de LAN en Colombia. Además, los resultados operacionales incluyen un costo no recurrente de US\$ 7,1 millones, relacionados con la finalización exitosa del proceso de negociación colectiva con algunos sindicatos. LAN también reconoció US\$9,2 millones de dólares en costos relacionados al proceso de combinación de negocios con TAM.

Durante el segundo trimestre 2012, el total de **ingresos operacionales** aumentó de 8,5% en comparación al segundo trimestre de 2011, alcanzando los US\$1.444,6 millones. Los ingresos de pasajeros y carga representaron el 71,1% y 26,5% del total de ingresos para el trimestre, respectivamente.

Los **ingresos de pasajeros** tuvieron un aumento de 14,4%, impulsado principalmente por el crecimiento del tráfico de un 16,0%. El factor de ocupación aumentó de 77,6% a 82,1%, ya que el crecimiento del tráfico superó el aumento de 9,6% en la capacidad. El aumento en la capacidad de pasajeros se centró principalmente en las rutas domésticas dentro de Chile y rutas regionales dentro de América del Sur, parcialmente compensado por la disminución de la capacidad en las rutas de largo alcance a Europa. Los *yields* disminuyeron 1,4% durante el trimestre, como resultado de un menor cargo por combustible y promociones de tarifas en ciertas rutas. En general, los ingresos por ASK aumentaron un 4,4%. El tráfico creció como resultado de un aumento del 19,2% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú, Ecuador y Colombia), y un incremento del 14,6% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó el 69,0% del total del tráfico de pasajeros durante el trimestre.

Los **ingresos de carga** disminuyeron 6,0% en el trimestre, impulsado por una disminución de 2,2% en el tráfico de carga, lo que refleja una situación más difícil en los mercados carga de América Latina producto de una desaceleración del comercio mundial, especialmente en la demanda brasilera. La capacidad se redujo 3,2% durante el trimestre producto de una menor disponibilidad de capacidad en las bodegas de los aviones de pasajeros, así como por ajustes en la capacidad de la flota carguera. Como consecuencia, los factores de ocupación aumentaron de 68,9% a 69,7%. Los ingresos por ATK disminuyeron 2,9% respecto al segundo trimestre de 2011.

Otros ingresos aumentaron un 28,2% impulsado principalmente por un aumento en los ingresos por arriendo de aviones, y por servicios de turismo viaje. Esto fue parcialmente compensado por una disminución en los ingresos por mantenimiento a terceros.

Los **costos operacionales** aumentaron 10,3% durante el trimestre, mientras que los costos unitarios por ATK (incluyendo los costos financieros netos) aumentaron un 8,0% respecto al segundo trimestre de 2011. A pesar de los bajos precios del combustible durante el trimestre, los resultados se vieron afectados por las pérdidas de cobertura de combustible de US\$3,0 millones en comparación con una ganancia de cobertura de combustible de US\$ 20,7 millones en el segundo trimestre de 2011. Excluyendo el combustible, los costos unitarios aumentaron un 7,8%, debido principalmente a mayores costos relacionados con las remuneraciones y beneficios como resultado del pago por US\$7,1 millones realizado a algunos sindicatos, como parte de la exitosa finalización de un proceso de negociación colectiva y costos relacionados con la combinación de negocios con TAM. Los costos de operación también se vieron afectados por los gastos relacionados con el continuo desarrollo de las operaciones de LAN en Colombia. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- **Las remuneraciones y beneficios** aumentaron un 13,8%, debido al aumento de dotación promedio en el trimestre, en línea con el crecimiento planificado por la Compañía, así como un aumento promedio de las compensaciones, incluyendo un pago de US\$ 7,1 millones efectuado a algunos de los sindicatos como parte de

la exitosa finalización de un proceso de negociación colectiva. Esto fue parcialmente compensado por la depreciación promedio de las monedas locales en América Latina durante el trimestre.

- **Los gastos por combustible** aumentaron un 9,1% impulsado principalmente por un aumento de 5,3% en el consumo, en línea con las operaciones de LAN durante el trimestre. Además, la Compañía reconoció US\$ 3,0 millones en pérdida por cobertura de combustible, en comparación con los US\$ 20,7 millones de ganancias por cobertura de combustible en el segundo trimestre de 2011.
- **Las comisiones a agentes** aumentaron un 20,8% debido a un aumento del 8,1% en los ingresos por tráfico (pasajeros y carga) y un aumento de 0,4 puntos en las comisiones promedio. Este aumento se debió principalmente a mayores comisiones en el negocio de pasajeros.
- **El ítem depreciación y amortización** aumentó un 7,7% debido principalmente a la incorporación de tres nuevos Airbus A319, 5 nuevos Airbus A320 y 4 Boeing 767-300s entre julio 2011 y junio de 2012, parcialmente compensado por la venta de 2 Airbus A318 durante el tercer trimestre de 2011.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron un 5,3% debido principalmente a mayores tasas de aterrizaje, parcialmente compensadas por menores costos relacionados con el seguro de los aviones.
- **El gasto de servicio a pasajeros** aumentó 3,8% impulsado por un incremento del 17,3% en el número de pasajeros transportados.
- **El arriendo de aviones** disminuyó 3,4% debido a la devolución de tres Boeing 737-700 arrendados durante este trimestre, que pertenecían a las operaciones de LAN en Colombia.
- **Los costos de mantenimiento** aumentaron un 0,8%, principalmente como resultado de una flota mayor, alineada con la expansión de las operaciones de la Compañía durante el trimestre.
- **Otros gastos operacionales** aumentaron 20,1% debido a mayores costos de publicidad y marketing, así como mayores costos de ventas y los gastos relacionados con la combinación de negocios con TAM.

Resultados no operacionales

- **Los ingresos financieros** aumentaron de US\$3,0 millones en el segundo trimestre de 2011 a US\$4,6 millones en el segundo trimestre 2012, debido a una ligera recuperación en las tasas de interés promedio, parcialmente compensado por una menor caja promedio durante el trimestre.
- **Los costos financieros** aumentaron en 0,6% debido a una mayor deuda relacionada con el financiamiento de la flota.
- En el ítem **otros ingresos (costos)**, la Compañía registró una pérdida de US\$4,3 millones, debido principalmente a pérdidas por diferencia de cambio, en comparación con una pérdida de US\$11,9 millones en el segundo trimestre de 2011.

2. RESULTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS DE TAM AIRLINES PARA EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2012

A continuación se presenta el Estado de Resultados Consolidado de TAM Airlines para el segundo trimestre de 2012, en miles de reales.

	Para el trimestre terminado el		
	2012	2011	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	2,837,991	2,505,648	13.3%
Carga	188,632	282,135	-33.1%
Otros	204,205	265,110	-23.0%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	3,230,828	3,052,893	5.8%
COSTOS			
Remuneraciones	-683,262	-624,240	9.5%
Combustible	-1,351,277	-1,085,392	24.5%
Comisiones	-108,248	-159,278	-32.0%
Depreciación y Amortización	-190,523	-186,655	2.1%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-325,093	-284,814	14.1%
Servicio a Pasajeros	-67,268	-87,179	-22.8%
Arriendo de Aviones	-123,324	-91,032	35.5%
Mantenimiento	-227,155	-135,578	67.5%
Otros Costos Operacionales	-438,833	-389,892	12.6%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-3,514,983	-3,044,060	15.5%
RESULTADO OPERACIONAL	-284,155	8,833	-3317.0%
<i>Margen Operacional</i>	-8.8%	0.3%	-9.1 pp
Ingresos Financieros	11,917	74,326	-84.0%
Gastos Financieros	-212,022	-143,248	48.0%
Otros Ingresos / Costos	-832,119	235,436	-453.4%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-1,316,379	175,347	-850.7%
Impuestos	399,729	-93,658	-526.8%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-916,650	81,689	-1222.1%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-928,124	60,264	-1640.1%
Interes Minoritario	11,474	21,425	-46.4%
UTILIDAD NETA	-928,124	60,264	-1640.1%
<i>Margen Neto</i>	-28.7%	2.0%	-30.7 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	30.1%	60.8%	
EBITDA	-93,632	195,488	-147.9%
<i>EBITDA Margen</i>	-2.9%	6.4%	-9.3 pp.
EBITDAR	29,692	286,520	-89.6%
<i>EBITDAR Margen</i>	0.9%	9.4%	-8.5 pp.

RESULTADOS CONSOLIDADOS DE TAM PARA EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2012

Durante el segundo trimestre de 2012 la compañía reportó una **pérdida neta** de R\$928,1 millones en comparación con los R\$60,2 millones obtenidos en el mismo periodo en 2011. La pérdida operacional fue de R\$284,2 millones en el segundo trimestre de 2012, en comparación con el ingreso operacional de R\$8,8 millones en el mismo periodo de 2011. El margen de operación en el trimestre disminuyó de 0,3% en 2011 a 8,8% negativo en 2012.

El total de **ingresos operacionales** aumentó un 5,8% respecto al segundo trimestre de 2011. Los ingresos de pasajeros y carga representaron un 87,8% y el 5,8% de los ingresos totales para el trimestre, respectivamente.

Los **ingresos por pasajeros** aumentaron un 13,3%, incluyendo tanto las operaciones domesticas como las internacionales. Los ingresos de pasajeros doméstico Brasil alcanzaron los R\$1.755 millones, un aumento de 13,6% comparado con el segundo trimestre de 2011. La capacidad de pasajeros doméstico disminuyó 1,2%, mientras que el tráfico disminuyó 0,7%. Como consecuencia, el factor de ocupación en el mercado doméstico Brasil aumentó 0,4 puntos a 69,6%. Los *yields* de pasajeros doméstico aumentaron 14,3%, lo que resultó en un aumento de 15,0% en los ingresos por ASK.

Los ingresos de pasajeros internacional alcanzaron los \$R1.082 millones, lo que representa un aumento de 12,8% comparado con el segundo trimestre 2011. La capacidad de pasajeros internacional disminuyó 0,3%, mientras que el tráfico disminuyó 0,9%. Como consecuencia, el factor de ocupación de las rutas internaciones de TAM cayó 0,4 puntos a 81,0%. Los *yields* de pasajeros internacional aumentaron 13,8%, lo que resultó en un aumento de 13,2% en los ingresos por ASK.

Los **ingresos de carga** disminuyeron un 33,1% en el trimestre, principalmente debido a los cambios en la contabilidad de los ingresos de carga, que ahora se presentan netos de comisiones. Excluyendo este impacto, los ingresos de carga disminuyeron un 10,9% en el trimestre.

Otros ingresos cayeron un 23,0% totalizando R\$204 millones durante el segundo trimestre de 2012. Los ingresos de Multiplus alcanzaron los R\$218 millones, lo que representó una disminución de 18% comparado con el mismo periodo 2011, principalmente debido a un cambio en la contabilización de los ingresos producto del canje de puntos de Multiplus implementado por TAM durante el primer trimestre de 2012. Como resultado de este cambio de contabilidad, TAM reconoce un ingreso de la venta de asientos a Multiplus cuando el pasaje es volado, y no cuando se lleva a cabo el canje.

El total de **costos operacionales** aumentó un 15,5% durante el trimestre, principalmente debido a un impacto de la depreciación del Real Brasileiro en un 23% (comparado con el segundo trimestre de 2011) en los costos denominados en dólares estadounidenses, así como costos por mantenimiento más altos. Los costos unitarios por ASK aumentaron 16,5%, mientras que el CASK antes de combustible tuvo un aumento de 11,5%

- **Las remuneraciones y beneficios** aumentaron 9,5% debido al aumento de dotación promedio durante el trimestre, así como también un aumento de 6,5% en los salarios de toda la compañía, negociado en diciembre de 2011, en línea con la inflación.
- **Los gastos por combustible** aumentaron 24,5%, debido principalmente a un aumento del 25,9% en el precio promedio por galón de combustible, parcialmente compensado por una reducción de 1,1% en los galones consumidos, en línea con la reducción de las operaciones de pasajeros doméstico e internacional de TAM durante el semestre. El aumento en los precios del combustible denominados en reales responden a una depreciación de 23% del real brasileiro frente al dólar estadounidense, parcialmente compensado por una disminución de en el precio del combustible.
- **Las comisiones a agentes** cayeron un 32,0% debido principalmente a los cambios de contabilización en las comisiones de agentes en el negocio de carga. A a partir del 2012 las comisiones se deducen directamente de los ingresos.

- **El ítem depreciación y amortización** aumentó un 2,1%, debido principalmente a la adición neta de 5 nuevos aviones a nuestra flota, entre julio 2011 y junio de 2012, que se clasifican como arrendamientos financieros.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** crecieron un 14,1%, debido principalmente a mayores costos de las tarifas aeronáuticas domesticas implementadas desde marzo 2012.
- **El gasto de servicios a pasajeros** disminuyó 22,8%, impulsado por una disminución de 5,5% en el número de pasajeros transportados, así como también debido a una reducción en los gastos relacionados con catering y compensaciones a pasajeros.
- **El gasto en arriendo de aviones** aumentó en un 35,5% debido principalmente a la depreciación de un 23% del real brasilero frente al dólar estadounidense , parcialmente compensado por la reducción de 4 aviones entre julio de 2011 y junio de 2012, clasificados como arriendos operativos. .
- **El gasto de mantenimiento** aumentó 67,5% debido a la apreciación del dólar estadounidense frente al real durante el trimestre, así como también por el aumento del número de controles a los motores y re-direccionamientos durante el periodo, asi como por el un aumento de 1 avión en nuestra flota entre julio 2011 y junio de 2012 .
- **Otros costos operacionales** aumentaron 12,6% debido a mayores ventas y costos de marketing.

Resultados no operacionales

- **Los ingresos financieros** cayeron un 84,0% debido a una disminución en la caja promedio y una disminución en la tasa de interés en Brasil (CDI), afectando la contribución de Multiplus con una disminución de 12% en la línea de ingresos financieros, así como también una pérdida de R\$54,0 millones relacionada con el valor de mercado de algunas posiciones de cobertura de combustible.
- **Los costos financieros** aumentaron a R\$212,0 millones en el segundo trimestre de 2012, principalmente debido a los arriendos comerciales y debido a la depreciación del real, así como producto de la perdida de R\$39,7 millones relacionados con el valor de mercado de las posiciones de cobertura de combustible, comparado con una pérdida de R\$12 millones en el mismo periodo de 2012.
- **El ítem otros ingresos (costos)**, asciende a R\$831.1 millones para el trimestre debido principalmente a la depreciación promedio del real brasilero frente al dólar estadounidense durante el trimestre, que afectó la deuda denominada en dólares, la que está principalmente relacionada con los arriendo financieros, por el valor de R\$845,9 millones.

Plan de flota LATAM

Durante el segundo trimestre de 2012, LAN recibió tres Airbus A320 y un Boeing 767-300 para el negocio de pasajeros, mientras que TAM recibió cuatro Airbus A320. Además, LAN regresó tres Boeing 737-700, mientras que TAM devolvió tres Airbus A320 arrendados, en línea con el plan de flota de cada una de las compañías.

Durante el resto de 2012, LATAM espera recibir 12 aviones familia Airbus A320 para operar rutas domésticas y regionales de pasajeros, además de ocho Boeing 767-300, cuatro Boeing 777-300 y los primeros tres Boeing 787-8 Dreamliner para rutas de larga alcance. En relación a la flota de carguero, durante el año 2012, la compañía espera recibir dos Boeing 777F. El plan de flota de LATAM considera la devolución de 21 aeronaves.

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

	Al 30 de junio 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	10	10
Airbus A319-100	14	42	56
Airbus A320-200	68	68	136
Airbus A321-200	1	8	9
Airbus A330-200	2	18	20
Boeing 767-300	10	33	43
Airbus A340-300/500	1	6	7
Boeing 777-300 ER	0	4	4
TOTAL	116	189	305
	0	0	0
	0	0	0
Cargo Aircraft	0	0	0
Boeing 777-200F	2	0	2
Boeing 767-300F	4	0	4
TOTAL	6	0	6
TOTAL FLOTA	122	189	311

Nota: La tabla no incluye un avión Boeing 767-200 arrendado a Aerovías de México S.A.

PERSPECTIVAS

En general, estamos optimistas con respecto a las oportunidades que vemos para LATAM Airlines Group. La demanda de pasajeros continúa fuerte en casi todo Sudamérica y rutas internacionales, como se refleja en el fuerte crecimiento de tráfico de LAN y los altos factores de ocupación del segundo trimestre de 2012. El mercado doméstico Brasil está operando con disciplina de capacidad, proveyendo las bases para mayores rentabilidades en el mercado. En el negocio de carga, a pesar de que seguimos presenciando un escenario de menor demanda en rutas de importaciones hacia Sudamérica, la demanda hacia el hemisferio norte permanece fuerte. Adicionalmente, LAN Cargo recibirá dos Boeing 777F durante la segunda mitad del año, entregando mayor eficiencia en las rutas de largo alcance. La integración con TAM avanza normalmente, con importantes avances durante las primeras semanas de operación conjunta. Seguimos confiados que las sinergias anunciadas de entre

US\$600 millones y US\$700 millones son alcanzables, y que comenzaremos a ver los positivos resultados de la combinación de negocios durante el tercer trimestre de 2012.

Considerando las condiciones de mercado actuales, la Compañía espera que el crecimiento en los ASK de pasajeros para LATAM Airlines Group entre 3% y 4% para el 2012, incluyendo las operaciones de LAN y TAM. Para los ASK de pasajeros doméstico de TAM esperamos una disminución entre 2% y 3% para el 2012. Respecto a las operaciones de carga, LAN Cargo espera tener un crecimiento de ATK de carga entre 3% y 5% (excluyendo la capacidad de carga de los aviones de pasajeros de TAM), impulsado principalmente por la entrega de dos cargueros Boeing 777 para el segundo semestre de 2012.

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 311 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 dirigirse a www.lan.com y www.tam.com.br respectivamente. Más información en 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.
Estado de Resultados Consolidado (en miles de US\$)

	Para el trimestre terminado el 30 de junio			Para los seis meses terminados el 30 de junio		
	2012	2011	Var. %	2012	2011	Var. %
INGRESOS						
Pasajeros	1,158,576	897,313	29.1%	2,296,787	1,875,136	22.5%
Carga	389,718	406,448	-4.1%	757,624	752,883	0.6%
Otros	36,063	27,780	29.8%	66,628	68,396	-2.6%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	1,584,357	1,331,541	19.0%	3,121,039	2,696,415	15.7%
COSTOS						
Remuneraciones	-320,583	-255,295	25.6%	-619,179	-493,536	25.5%
Combustible	-528,016	-430,877	22.5%	-1,021,786	-820,781	24.5%
Comisiones	-59,749	-45,665	30.8%	-117,368	-98,280	19.4%
Depreciación y Amortización	-117,093	-100,417	16.6%	-223,579	-197,777	13.0%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-192,357	-168,919	13.9%	-357,505	-329,882	8.4%
Servicio a Pasajeros	-35,547	-30,982	14.7%	-73,481	-67,942	8.2%
Arriendo de Aviones	-48,032	-44,112	8.9%	-92,325	-86,597	6.6%
Mantenimiento	-56,620	-45,373	24.8%	-106,406	-88,805	19.8%
Otros Costos Operacionales	-203,193	-154,145	31.8%	-375,020	-303,769	23.5%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-1,561,190	-1,275,785	22.4%	-2,986,649	-2,487,369	20.1%
RESULTADO OPERACIONAL	23,167	55,756	-58.4%	134,390	209,046	-35.7%
<i>Margen Operacional</i>	1.5%	4.2%	-2.7 pp	4.3%	7.8%	-3.4 pp
Ingresos Financieros	34,227	3,017	1034.5%	37,738	8,624	337.6%
Gastos Financieros	-43,779	-34,299	27.6%	-80,479	-70,212	14.6%
Otros Ingresos / Costos	54,761	-11,869	-561.4%	64,613	-17,261	-474.3%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	68,376	12,605	442.5%	156,262	130,197	20.0%
Impuestos	-19,650	-3,049	544.5%	-34,133	-23,280	46.6%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	48,726	9,556	409.9%	122,129	106,917	14.2%
Atribuible a:						
Inversionistas de la Matriz	49,725	15,949	211.8%	125,792	113,184	11.1%
Interes Minoritario	-999	-6,393	-84.4%	-3,663	-6,267	-41.6%
UTILIDAD NETA	49,725	15,949	211.8%	125,792	113,184	11.1%
<i>Margen Neto</i>	3.1%	1.2%	1.9 pp	4.0%	4.2%	-0.2 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	28.3%	16.0%		21.3%	17.1%	
Total de Acciones	352,878,508	339,322,359		352,878,508	339,062,559	
Utilidad Neta por Acción (US\$)	0.14	0.05	199.8%	0.36	0.33	6.8%
EBITDA	140,260	156,173	-10.2%	357,969	406,823	-12.0%
<i>EBITDA Margen</i>	8.9%	11.7%	-2.9 pp.	11.5%	15.1%	-3.6 pp.
EBITDAR	188,292	200,285	-6.0%	450,294	406,823	10.7%
<i>EBITDAR Margen</i>	11.9%	15.0%	-3.2 pp.	14.4%	15.1%	-0.7 pp.

LATAM Airlines Group S.A.
Balance Consolidado (en miles de US\$)

	Al 30 de junio de 2012 LATAM	Al 31 de diciembre de 2011 LAN
Activos		
Efectivo y equivalentes al efectivo	457,547	374,407
Otros activos financieros, corrientes	892,617	227,803
Otros activos no financieros, corrientes	64,183	26,660
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1,744,483	537,406
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	648	838
Inventarios	147,556	72,787
Activos por impuestos, corrientes	270,782	98,789
Activos no corrientes mantenidos para la venta	33,509	4,661
Total activos corrientes	3,611,325	1,343,351
Propiedades, planta y equipos	11,151,929	5,927,982
Plusvalía	2,229,299	163,777
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1,849,340	64,923
Otros activos no corrientes	800,131	148,626
Total activos no corrientes	16,030,699	6,305,308
Total activos	19,642,024	7,648,659
Patrimonio y Pasivos		
Otros pasivos financieros, corrientes	1,758,071	582,257
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1,401,946	645,086
Pasivos por impuestos, corrientes	92,617	29,369
Otros pasivos no financieros	2,055,140	1,065,367
Total pasivos corrientes	5,307,774	2,322,079
Otros pasivos financieros, no corrientes	6,905,351	3,109,136
Otros cuentas por pagar, no corrientes	763,047	354,930
Otras provisiones, no corrientes	290,271	22,385
Pasivos por impuestos diferidos	999,711	369,625
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	17,209	13,132
Otros pasivos no financieros	96,128	-
Total pasivos no corrientes	9,071,717	3,869,208
Total pasivos	14,379,491	6,191,287
Capital emitido	1,435,542	473,907
Ganancias acumuladas	1,186,217	1,116,798
Acciones propias en cartera	-203	8,492
Otras reservas	2,539,810	-153,873
Patrimonio atribuible al controlador	5,161,366	1,445,324
Participaciones no controladoras	101,167	12,048
Total patrimonio	5,262,533	1,457,372
Total pasivos y patrimonio	19,642,024	7,648,659

LAN Airlines S.A. Estadísticas Operacionales

	Para el trimestre terminado el 30 de junio			Para los seis meses terminados el 30 de junio		
	2012	2011	Var. %	2012	2011	Var. %
Sistema						
ATKs (millones)	2,484	2,440	1.8%	5,124	4,925	4.0%
ASKs (millones)	12,318	11,236	9.6%	25,775	23,330	10.5%
RTKs (millones)	1,784	1,685	5.9%	3,651	3,415	6.9%
RPKs (millones)	10,117	8,722	16.0%	21,268	18,508	14.9%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	71.8%	69.1%	2.7 pp	71.2%	69.4%	1.9 pp
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	71.4%	67.8%	3.7 pp	69.2%	65.5%	3.7 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	79.0	77.4	2.1%	79.8	76.9	3.8%
Ingresos Operacionales por ATK (US Centavos)	56.7	53.4	6.1%	56.9	53.4	6.6%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	56.4	52.4	7.6%	55.2	50.4	9.7%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	140.4	133.4	5.2%	289.9	272.5	6.4%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1.669	1.716	-2.7%	1.700	1.743	-2.4%
Número Total de Empleados	22,489	20,808	8.1%	22,489	20,808	8.1%
Pasajeros						
ASKs (millones)	12,318	11,236	9.6%	25,775	23,330	10.5%
RPKs (millones)	10,117	8,722	16.0%	21,268	18,508	14.9%
RTKs (millones)	910	792	14.9%	1,913	1,671	14.5%
Pasajeros Transportados (miles)	6,062	5,082	19.3%	12,510	10,621	17.8%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	82.1%	77.6%	4.5 pp	82.5%	79.3%	3.2 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	10.1	10.3	-1.4%	10.2	10.1	0.5%
Yield basado en RTKs (US Centavos)	112.8	113.3	-0.4%	113.2	112.2	0.8%
Ingresos por ASK (US Centavos)	8.3	8.0	4.4%	8.4	8.0	4.5%
Carga						
ATKs (millones)	1,255	1,296	-3.2%	2,536	2,549	-0.5%
RTKs (millones)	874	893	-2.2%	1,738	1,744	-0.4%
Toneladas Transportadas (miles)	220	216	1.9%	430	422	1.8%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	69.6%	68.9%	0.7 pp	68.5%	68.4%	0.1 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	43.7	45.5	-3.9%	43.2	43.2	0.0%
Ingresos por ATK (US Centavos)	30.5	31.4	-2.9%	29.6	29.5	0.1%

TAM Airlines S.A. Estadísticas Operacionales

	Para el trimestre terminado el		
	2012	2011	Var. %
Pasajeros			
ASKs (millones)	19.303	19.475	-0,9%
RPKs (millones)	14.285	14.393	-0,7%
Pasajeros Transportados (miles)	9.094	9.628	-5,6%
Factor de Ocupación %	74,0%	73,9%	0,1 pp
Factor de Ocupación de Equilibrio % 1	85,8%	75,5%	10,3 pp
Yield basado en RPKs (Br centavos) 1	19,9	17,4	14,1%
Ingresos Operacionales por ASK (Br centavos)	14,7	12,9	14,3%
Costos Operacionales por ASK (Br centavos)	18,2	15,6	16,5%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	171,5	173,4	-1,1%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1,571	1,495	5,1%
Número Total de Empleados	30.270	29.336	3,2%
Operación Doméstica			
ASKs (millones)	11.810	11.956	-1,2%
RPKs (millones)	8.215	8.269	-0,7%
Factor de Ocupación %	69,6%	69,2%	0,4 pp
Yield basado en RPKs (Br centavos) 1	21,4	18,7	14,3%
Ingresos por ASK (Br centavos) 1	14,9	12,9	15,0%
Operación Internacional			
ASKs (millones)	7.493	7.519	-0,3%
RPKs (millones)	6.070	6.123	-0,9%
Factor de Ocupación %	81,0%	81,4%	-0,4 pp
Yield basado en RPKs (Br centavos) 1	17,8	15,7	13,8%
Ingresos por ASK (Br centavos) 1	14,5	12,8	13,2%

Note 1: Liquido de impuestos y otras deducciones

LATAM Airlines Group S.A.
Flota Consolidada

	Al 30 de junio 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	10	10
Airbus A319-100	14	42	56
Airbus A320-200	68	68	136
Airbus A321-200	1	8	9
Airbus A330-200	2	18	20
Boeing 767-300	10	25	35
Airbus A340-300/500	1	6	7
Boeing 777-300 ER	0	4	4
TOTAL	116	181	297
Cargo Aircraft			
Boeing 777-200F	2	0	2
Boeing 767-300F	4	8	12
TOTAL	6	8	14
TOTAL FLOTA	122	189	311

Nota: La tabla no incluye un avión Boeing 767-200 arrendado a Aerovías de México S.A.