

## **LATAM INFORMA SALUDABLE LIQUIDEZ Y FUERTE REDUCCIÓN EN COSTOS UNITARIOS A PESAR DE FUERTE CAÍDA EN LA DEMANDA DE PASAJEROS HACIA EL FINAL DEL TRIMESTRE**

Santiago, Chile, 6 de mayo de 2021 – LATAM Airlines Group S.A. (IPSA: LTM) anuncia hoy sus resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 31 marzo de 2021. “LATAM” o “la Compañía” se refiere a la entidad consolidada, incluyendo sus aerolíneas afiliadas de transporte de pasajeros y cargas en América Latina. Todos estos valores se presentan de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (International Financial Reporting Standards – IFRS), en dólares estadounidenses. El tipo de cambio promedio entre el Real y el Dólar en el trimestre fue de R\$ 5,47/US\$ 1,00.

### **HITOS**

- Los ingresos totales del primer trimestre de 2021 alcanzaron US\$913.2 millones, una disminución de 61,2% respecto al mismo período de 2020. Esta baja se debió a una caída de 75,3% en los ingresos de pasajeros resultantes de una reducción de 61,5% en la capacidad, medida en asientos kilómetros disponibles (ASK), comparado con el 2020 (y una baja de 64,1% en capacidad comparado con el primer trimestre de 2019). La caída interanual en ingresos de pasajeros fue, parcialmente, compensada por un aumento de 36,8% en los ingresos de carga en el primer trimestre de 2021 comparado con el mismo período de 2020.
- Carga continúa siendo un pilar importante de las operaciones del grupo y, durante el primer trimestre, los ingresos por carga aumentaron un 36,8%, alcanzando US\$345,2 millones, a pesar de la caída en capacidad de carga resultante de una menor capacidad de los aviones de pasajeros. Tanto la capacidad y el tráfico de carga (medidos en ATK y RTK, respectivamente) se vieron reducidos en un 29,5% y 12,1%, respectivamente, comparado con el mismo período de 2020, resultando en un aumento de 12,9 p.p. en el factor de ocupación. Comparado con el 2019, los ATKs y RTKs disminuyeron 30,2% y 18,6%, respectivamente, resultando en un aumento de 9,3 p.p. en el factor de ocupación. El *yield* de carga creció un 55,6% interanual (+61,1% comparado con el 2019). Como resultado, los ingresos por ATK aumentaron 93,9% en comparación con el mismo trimestre del año anterior y 88,1% con respecto al 2019.
- Los costos operacionales totales disminuyeron un 43,8% durante el trimestre hasta US\$1.268,9 millones, reflejando una menor operación de pasajeros debido a la pandemia y a los esfuerzos que LATAM ha realizado para reducir y variabilizar sus costos fijos. Esto incluye una reducción interanual de 42,3% en costos de salarios y beneficios proveniente de una disminución de 32% en la dotación de personal promedio durante el trimestre, comparado con el mismo período de 2020. El efecto de esta reducción de personal se debe a retiros adelantados, planes de retiro voluntario y despidos que ocurrieron principalmente durante el 2020. Adicionalmente, a pesar de que la reducción no está reflejada en el estado de resultados debido a las normas contables IFRS, la variabilización en los costos fijos de flota del grupo hacia pagos en base a uso para la mayoría de la flota ha resultado en menores flujos de salida de caja.
- Durante el primer trimestre, el grupo siguió viendo sus niveles de operación afectados por las condiciones globales, restricciones de viaje y menor demanda. La capacidad del trimestre (medida en ASK) promedió 35,9% con respecto a los niveles de 2019, sin embargo, observamos un cambio en la tendencia creciente del trimestre hacia finales del período. Esto debido a peores condiciones en los mercados locales y mayores restricciones de viaje, resultando en operaciones (medida en ASK) de un 31,5% comparado con los niveles de marzo de 2019 y una proyección de 25% para el mes de abril.
- Como resultado de las reducciones de costos y las iniciativas de variabilización realizadas por el grupo, el costo unitario del trimestre (medido en CASK ex-fuel) fue 22,2% más bajo que el costo unitario del cuarto trimestre de 2020, incluso a pesar de que LATAM operó 8,1% más ASKs durante el primer trimestre de

2021 en comparación al cuarto trimestre de 2020. La reducción en los costos se explica principalmente, por disminuciones en los gastos de mantenimiento, y en depreciación y amortización.

- La pérdida operacional llegó a US\$355,7 millones durante el primer trimestre de 2021, mientras que el resultado neto ascendió a una pérdida de US\$430,9 millones.
- El grupo cerró el trimestre con aproximadamente US\$2,6 mil millones en efectivo, compuestos de US\$1,3 mil millones en efectivo y equivalentes, y US\$1,3 mil millones en financiamiento DIP no girado. La liquidez existente ha sido impulsada por las estrictas iniciativas de contención de efectivo impulsadas por el grupo, reducciones de costo y una significativa variabilización de la base de costos fijos.
- El grupo lanzó su estrategia de sustentabilidad el 5 de mayo de 2021, la cual está basada en cuatro pilares: gestión ambiental, cambio climático, economía circular y valor compartido. Dentro de sus principales metas se encuentra ser carbono neutro al 2050, cero residuos a rellenos sanitarios al 2027 y la protección de ecosistemas icónicos en Sudamérica. Sobre este último punto, uno de los grandes anuncios del lanzamiento de la estrategia fue la primera fase de un plan de acciones de conservación y reforestación en ecosistemas icónicos de la región con el asesoramiento de The Nature Conservancy (TNC).
- Como parte de las negociaciones de flota en curso tras el cierre del trimestre, LATAM anunció el retiro de las aeronaves A350 para así consolidar sus operaciones *long-haul* en una flota *widebody* más unificada, y así beneficiarse de una mayor eficiencia operacional.

## COMENTARIOS DE LA GERENCIA SOBRE LOS RESULTADOS DEL PRIMER TRIMESTRE 2021

El inicio del 2021 ha estado marcado por continuos cambios y desafíos en torno al desarrollo de la pandemia del COVID-19, y las menores proyecciones de capacidad para las operaciones del grupo son resultado directo del contexto actual. Luego de haber alcanzado un *peak* de aproximadamente 41% de ASKs en enero de 2021 comparado con 2019, el grupo estima un nivel de operación de 25% para abril de 2021, comparado con los niveles de 2019. Sin embargo, la estructura flexible de costos y la agilidad operacional del grupo le permiten a LATAM seguir adaptándose a estos tiempos sin precedentes y centrarse en los avances del procedimiento de Capítulo 11 y su estrategia de largo plazo.

Con respecto a los procedimientos del Capítulo 11 de los Estados Unidos en curso, durante el trimestre, los Deudores recibieron la aprobación de la Corte para la extensión del período de exclusividad para presentar el Plan de Reorganización hasta el 30 de junio de 2021, extendiendo así también el período de votación del plan hasta el 23 de agosto de 2021. LATAM se encuentra actualmente trabajando para emerger del Capítulo 11 hacia finales de año.

Mientras LATAM continúa en los procedimientos del Capítulo 11, ha realizado avances significativos en términos de negociación de flota, un componente fundamental de su Reorganización. Desde el inicio de los procedimientos de Capítulo 11 de LATAM, la corte ha aprobado un total de 31 rechazos de arriendo de aeronaves, y recientemente LATAM anunció el retiro de las aeronaves A350 en un esfuerzo por simplificar la flota *widebody* compuesta por modelos Boeing 767, 777, y 787. Esta decisión permitirá a LATAM obtener ventaja de las economías de escala relacionadas con una flota *widebody* más homogénea, además de eficiencias relacionadas con reducciones en repuestos y costos de mantención, entre otros. Además, desde el comienzo del proceso de reorganización, 38 acuerdos de largo plazo han sido negociados exitosamente con los arrendatarios y aprobados por la Corte.

Adicionalmente, el 29 de abril de 2021, LATAM y Boeing llegaron a ciertos acuerdos con respecto a los acuerdos de compra de algunas aeronaves B787 y B777, acordando así poner término a los órdenes de cuatro aeronaves

B787 y una aeronave B777F. Como resultado de estas modificaciones, LATAM mantendrá sus órdenes de compra de dos aeronaves B787-9, con fecha de entrega propuesta para diciembre de 2021. Estos acuerdos consideran que LATAM no tendrá ninguna otra responsabilidad con respecto a las órdenes de aeronaves finalizadas. Todos los acuerdos están sujetos a aprobación por parte del Tribunal de Quiebras.

El grupo ha también seguido tomando provecho de este período de transformación para invertir en las relaciones con sus principales stakeholders, los clientes y la población de Sudamérica, y dedicarse a ser un colaborador positivo para las comunidades en las cuales el grupo opera. Hemos anunciado recientemente nuestra estrategia de sostenibilidad a largo plazo denominada "Destino Necesario", a través de la cual asumimos compromisos, de manera colaborativa y en base al diálogo, que van a contribuir a la conservación de los ecosistemas y el bienestar de las personas de América del Sur por los próximos 30 años. La estrategia se basa en cuatro pilares de trabajo: gestión ambiental, cambio climático, economía circular y valor compartido y tendrá impacto sobre diversos grupos con que interactuamos y relacionamos: pasajeros, colaboradores, proveedores y comunidades. Dentro de sus principales metas se encuentra ser carbono neutro al 2050, cero residuos a rellenos sanitarios al 2027 y la protección de ecosistemas icónicos en Sudamérica. Sobre este último punto, uno de los grandes anuncios del lanzamiento de la estrategia fue la primera fase de un plan de acciones de conservación y reforestación en ecosistemas icónicos de la región con la orientación/asesoramiento de The Nature Conservancy (TNC).

Por último, a pesar de todos los desafíos operacionales, el grupo registró niveles récord de satisfacción del cliente por 56 puntos en marzo, medido por el indicador *Net Promoter Score* (NPS), mostrando una mejora continua desde los máximos anteriores alcanzados hacia el final del año 2020. Parte de este incremento en el NPS es atribuido a las medidas sanitarias impulsadas por el grupo frente al COVID-19 y, en la misma línea, es importante destacar que LATAM ha sido recientemente reconocida por APEX y SimpliFlying con la categoría Diamond, la de mayor relevancia, por sus altos estándares en bioseguridad. Esto la sitúa como la primera aerolínea en Latinoamérica en recibir dicho reconocimiento.

## **COMENTARIOS DE LA GERENCIA SOBRE LOS RESULTADOS DEL PRIMER TRIMESTRE DE 2021**

Los ingresos totales en el primer trimestre de 2021 alcanzaron US\$913,2 millones, en comparación con los US\$2.352,3 millones en el primer trimestre de 2020. La disminución del 61,2% se debió a una baja del 75,3% en los ingresos por pasajeros y del 17,7% en otros ingresos, parcialmente compensado por un aumento de 36,8% de los ingresos por carga. Los ingresos de pasajeros y carga representaron el 54,4% y el 37,8% de los ingresos operativos totales del trimestre, respectivamente.

Los **ingresos de pasajeros** disminuyeron 75,3% durante el trimestre como resultado de una baja interanual de 68,9% en el tráfico (-72,0% versus 2019), medido en RPK, y una disminución de 20,6% en los yields (-18,3% versus 2019). El factor de ocupación alcanzó el 65,5%, lo que representa un descenso de 15,6 p.p. en comparación con el mismo trimestre del año pasado y una caída de 18,7 p.p. comparado con 2019. Como resultado, los ingresos por ASK (RASK) disminuyeron un 35,9% comparado con 2020 y un 36,2% en comparación con 2019. La disminución de los ingresos de los pasajeros está fuertemente relacionada con las medidas de cuarentena impuestas por los gobiernos, las restricciones de viaje y la falta de voluntad de los pasajeros a viajar.

Los **ingresos de carga** aumentaron 36,8% en el trimestre comparado con el mismo período de 2020, alcanzando los US\$345,2 millones, impulsados principalmente por cambios en el entorno competitivo por la crisis del COVID-19 y el aporte de nuestros 11 cargueros, que han incrementado sus frecuencias de vuelo y destinos, además de vuelos de carga realizados por aviones de pasajeros. Los ATK de cargueros aumentaron en un 13% durante el trimestre en comparación con 2020, debido a una mejora en la utilización, implementado en respuesta a la pandemia de COVID-19. Comparado con el primer trimestre de 2019, los ATKs de cargueros

crecieron un 26%, en parte debido a aumento de la flota, como también por una mejora en la utilización. Los ATK de los vuelos de pasajeros aún no se han recuperado, especialmente para los vuelos internacionales, donde los ATK disminuyeron un 64% en comparación con el mismo período de 2020 (-62% versus 2019). Para mitigar este impacto, más del 23% de los ATK internacionales de pasajeros del primer trimestre del año pasado se operaron durante este trimestre en vuelos de carga de pasajeros, lo que resultó en más de 540 vuelos de pasajeros y alrededor de 30,000 toneladas de carga transportadas por las filiales de carga de LATAM.

**Otros ingresos** alcanzaron US\$71,0 millones en el primer trimestre de 2021, una disminución de 17,7% en comparación con el mismo período del año pasado. Esta disminución se debe principalmente a una reducción de los ingresos por subarrendamientos de aeronaves y de LATAM Travel, parcialmente compensada por el reconocimiento de los Pagos recibidos de Delta como parte del Acuerdo Marco firmado en 2019.

Los **gastos operacionales** en el primer trimestre ascendieron a US\$1.289,9 millones, una reducción de 43,8% en comparación con el mismo período de 2020, debido principalmente a la baja de 58,2% en la operación de pasajeros y los resultados de los esfuerzos realizados para aumentar la variabilización de nuestros costos. Los cambios en los gastos operacionales se explicaron principalmente por:

- **Salarios y beneficios** disminuyeron 42.3%, explicado por una disminución de 32.0% en la dotación promedio durante el trimestre con respecto al año anterior junto con la depreciación generalizada de las monedas locales en la región.
- **Costos de combustibles** disminuyeron un 59,3%, como resultado de una reducción del 49,8% en el consumo total de combustible y una disminución del 17,0% en el precio del combustible (excluyendo hedge) durante el trimestre en comparación con el mismo período del año pasado. Además, durante el primer trimestre de 2021, la compañía reconoció una ganancia de US\$0,9 millones por contratos de cobertura, lo que se compara con una pérdida de US\$14,3 millones en el primer trimestre de 2020.
- **Comisiones pagadas a agentes** disminuyeron un 73,4% respecto al primer trimestre del año pasado, en línea con la disminución significativa en el tráfico de pasajeros.
- **Depreciación y amortización** disminuyó 23,5% principalmente debido a una menor depreciación de mantenimiento derivada de menores niveles de operación durante el trimestre.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 41,7% principalmente por una disminución en las tarifas aeronáuticas y operaciones de asistencia en tierra derivadas de la reducción de la operación durante este período.
- **Gastos de servicio a pasajeros** disminuyeron un 68,7% explicado por una disminución del 58,4% en el número de pasajeros transportados.
- **Gastos de mantenimiento** aumentaron un 9,1% año contra año, a pesar de la reducción en operaciones y el efecto asociado a mantenimiento durante el período, explicado por reversiones de las provisiones operacionales reconocidas en el primer trimestre de 2020.
- **Otros gastos operacionales** disminuyeron en US\$152,7 millones año contra año, principalmente como resultado de una disminución en otros gastos de venta y sistemas de reserva derivados de una reducción en las operaciones.

### **Resultado no-operacional**

- **Ingresos financieros** alcanzaron US\$7,5 millones en el trimestre, un aumento de 5,4% con respecto al año anterior explicado principalmente por un aumento en activos que devengan interés, como parte del manejo de efectivo de la compañía.
- **Gastos financieros** aumentaron 52.1% a US\$193,6 millones en el primer trimestre de 2021, de US\$127.4 millones en el mismo período de 2020. El acceso de la compañía al financiamiento DIP durante el cuarto trimestre de 2020 aumentó la deuda en US\$1.15 mil millones y condujo a un aumento de los intereses de aproximadamente US\$61.

- Bajo **otros ingresos (gastos)** la Compañía registró una pérdida neta de US\$108,7 millones, comparado con una pérdida de US\$1.896,5 millones, explicado principalmente por un deterioro one-time del goodwill registrado y una pérdida anticipada relacionada con las coberturas de combustible durante el primer trimestre de 2020.

La **pérdida neta** en el primer trimestre alcanzó US\$430.9 millones, en comparación con la pérdida de US\$2.120,2 millones en el mismo período de 2020, cuando el grupo recién empezaba a percibir el impacto de la pandemia del COVID-19 en términos de reducción en la demanda de pasajeros, pero aún no había sido capaz de reducir o variabilizar significativamente su estructura de costos, y se vio sujeta a diversos impactos no-recurrentes y no-operacionales, como lo fue el caso del deterioro de la flota.

## FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

Al cierre del trimestre, la deuda financiera de LATAM en valor nominal ascendía a US\$7,6 mil millones, una disminución de US\$25 millones en comparación con el trimestre anterior.

Al cierre del primer trimestre de 2021, LATAM reportó US\$1.330 millones en efectivo y equivalentes de efectivo, incluyendo ciertas inversiones de alta liquidez contabilizadas como otros activos financieros corrientes. El grupo realizó el primer retiro de US\$1.150 millones de sus US\$2.450 millones en financiamiento DIP durante el cuarto trimestre de 2020, lo que representó la mitad de los fondos disponibles en esa fecha, reforzando así la posición de liquidez. Adicionalmente, LATAM tiene acceso a los US\$1.300 millones restantes del financiamiento DIP comprometido.

Con respecto a la cobertura, el principal objetivo de la Política de cobertura de LATAM Airlines Group es proteger el riesgo de liquidez a mediano plazo de los aumentos en el precio del combustible, mientras se beneficia de las reducciones del precio del combustible mediante la construcción de estructuras de opciones con techo y piso (3-ways collar y 4-ways collar). En consecuencia, la Compañía cubre una parte de su consumo estimado de combustible. Las posiciones de cobertura por trimestre para los próximos meses se muestran en la siguiente tabla:

|                                 | 2Q21 | 3Q21 | 4Q21 | 14Q22 |
|---------------------------------|------|------|------|-------|
| <b>Posiciones de cobertura</b>  |      |      |      |       |
| Consumo estimado de combustible | 11%  | 20%  | 18%  | 0%    |

## HITOS CAPÍTULO 11

El 26 de mayo de 2020 y a la luz de los efectos del COVID-19 en la industria de la aviación mundial, LATAM Airlines Group SA y sus filiales en Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Estados Unidos (los Deudores) solicitaron protección voluntaria bajo el Estatuto de reorganización financiera del Capítulo 11 de EE.UU. Este proceso de reorganización brinda a LATAM la oportunidad de trabajar con los acreedores del grupo y otros grupos de interés para reducir su deuda, acceder a nuevas fuentes de financiamiento y continuar operando, al tiempo que le permite al grupo adaptar su negocio a la nueva realidad.

Han tenido lugar numerosas audiencias ante el Honorable Juez Garrity en el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York (el Tribunal de los Estados Unidos), en las que los deudores han solicitado autoridad para, entre otras cosas, continuar realizando pagos de curso ordinario, continuar pagando los salarios de los empleados y rechazar los contratos anteriores al filing (incluidos los contratos de

arrendamiento de aeronaves), todos los cuales han sido aprobados por la Corte de los EE.UU. sujeto a ciertas limitaciones.

El 9 de julio de 2020, LATAM Airlines Brasil, se adhirió al mismo proceso de reorganización voluntaria Capítulo 11 de LATAM Airlines Group SA y sus afiliadas en Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Estados Unidos, convirtiéndose así en Deudora, con el fin de reestructurar su deuda y gestionar eficazmente su flota de aviones, al tiempo que permite la continuidad operativa.

El 19 de septiembre de 2020 se aprobó un Financiamiento DIP de US\$2.450 millones y el primer giro se realizó el 8 de octubre por US\$1.150 millones, que consistía en la mitad de los fondos disponibles a esa fecha.

El 6 de noviembre, el Fondo Toesca Deuda Privada DIP LATAM, que incluye ciertos accionistas minoritarios, comprometió aportar los US\$150 millones restantes del financiamiento de US\$2.450 millones.

La fecha límite general o fecha límite para que los acreedores presenten una prueba de reclamo fue establecida por la Corte de los EE.UU. para el 18 de diciembre de 2020. LATAM se encuentra actualmente en el proceso de conciliar los reclamos recibidos.

Tras el cierre de la Fecha límite, los Deudores han continuado el proceso de conciliación de aproximadamente 6.100 reclamaciones presentadas y han desarrollado procedimientos para agilizar el proceso. La Compañía ya ha presentado objeciones a una serie de reclamos y prevé continuar haciéndolo en los próximos meses. Dada la necesidad de conciliar las reclamaciones contra los libros y registros de la Compañía y de resolver las disputas de reclamaciones mediante decisión judicial si fuera necesario, la Compañía aún no puede hacer una estimación confiable del grupo final de reclamaciones, tanto en términos del número final de reclamaciones y el valor de dichas reclamaciones. En gran parte como resultado del entonces estado actual de este proceso, la Compañía buscó una extensión del período de exclusividad para que LATAM presente su Plan de Reorganización. La exclusividad establecida por el Tribunal de los Estados Unidos a LATAM para presentar su Plan de Reorganización es el 30 de junio de 2021 con una fecha límite para votar sobre el Plan de Reorganización el 23 de agosto de 2021. El período de exclusividad de la compañía para la presentación del Plan de Reorganización puede extenderse aún más sujeto a la aprobación del Tribunal de los Estados Unidos.

Los Deudores han presentado y continuarán presentando periódicamente ante el Tribunal de los EE.UU. ciertos anexos y estados financieros que establecen, entre otras cosas, los activos y pasivos de los Deudores (los "Estados y anexos"). Los estados de cuenta y los anexos se preparan de acuerdo con los requisitos de la ley de quiebras aplicable y están sujetos a enmiendas o modificaciones adicionales por parte de los Deudores.

Si bien estos materiales brindan la información requerida por el Código de Quiebras y el Tribunal de Quiebras, no obstante, no están auditados y están hechos en un formato diferente a los informes financieros consolidados históricamente preparados por LATAM de acuerdo con las NIIF (Normas Internacionales de Información Financiera). Cierta información contenida en los estados de cuenta y los anexos puede prepararse de forma no consolidada. En consecuencia, la sustancia y el formato de las Declaraciones y Anexos pueden no permitir una comparación significativa con los estados financieros consolidados de LATAM que se divulgan públicamente de manera regular. Además, las Declaraciones y Anexos requeridos y presentados ante el Tribunal de los EE. UU. no están preparados con el propósito de proporcionar una base para una decisión de inversión relacionada con los valores de los Deudores, o reclamos contra los Deudores, o para comparar con otra información financiera que deba ser reportado bajo la ley de valores aplicable

## **PLAN DE FLOTA DE LATAM**

Dado que la compañía se acogió, de manera voluntaria, a la protección del capítulo 11 para reorganizarse y reestructurar su deuda, LATAM se encuentra actualmente evaluando las necesidades de flota para los próximos años.

## **CONFERENCE CALL**

Debido a que la compañía se acogió de manera voluntaria a la protección del capítulo 11 para reorganizarse y reestructurar su deuda, la compañía no realizará *conference call* luego de publicar sus resultados.

LATAM archivó sus estados financieros relativos al periodo finalizado el 31 de marzo de 2021 en la Comisión para el Mercado Financiero de Chile el día 6 de mayo de 2021. Los estados financieros estarán disponibles en español e inglés en la página [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).

### **Acerca del Grupo LATAM:**

LATAM es el principal grupo de aerolíneas de Latinoamérica, con presencia en cinco mercados domésticos en Latinoamérica: Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, además de operaciones internacionales dentro de Latinoamérica y hacia Europa, Estados Unidos y El Caribe.

El Grupo cuenta con una flota de aviones Boeing 787, Airbus A350, A321, A320neo y A319, los modelos más modernos en su tipo.

LATAM es el único grupo de aerolíneas de América y uno de los tres en el mundo en ingresar al Índice de Sostenibilidad Dow Jones World, donde destaca por sus prácticas sostenibles, basándose en criterios económicos, sociales y ambientales.

Las acciones de LATAM Airlines Group se transan en la bolsa de Santiago de Chile y sus ADRs se negocian en Estados Unidos de Norteamérica en los mercados OTC (over-the-counter).

LATAM Airlines Group's shares are traded on the Santiago de Chile stock exchange and its ADRs are traded on the over-the-counter (OTC) markets in the United States.

Para más información visite: [www.latam.com](http://www.latam.com). Para información financiera: [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 están 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 primer trimestre del año 2021** (en miles de dólares estadounidenses)

|  | Para el trimestre terminado el 31 de marzo |                   |               |                   |                |
|--|--|-------------------|---------------|-------------------|----------------|
|  | 2021                                       | 2020              | Var. %        | 2019              | Var. %         |
| <b>INGRESOS</b>  |  |                   |               |                   |                |
| Pasajeros  | 496.979                                    | 2.013.702         | -75,3%        | 2.167.982         | -77,1%         |
| Carga  | 345.221                                    | 252.389           | 36,8%         | 263.496           | 31,0%          |
| Otros  | 70.964                                     | 86.234            | -17,7%        | 93.790            | -24,3%         |
| <b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>                      | <b>913.164</b>                             | <b>2.352.325</b>  | <b>-61,2%</b> | <b>2.525.268</b>  | <b>-63,8%</b>  |
| <b>COSTOS</b>  |  |                   |               |                   |                |
| Remuneraciones   | -234.309                                   | -406.115          | -42,3%        | -476.012          | -50,8%         |
| Combustible  | -265.603                                   | -652.362          | -59,3%        | -746.551          | -64,4%         |
| Comisiones   | -14.954                                    | -56.118           | -73,4%        | -54.066           | -72,3%         |
| Depreciación y Amortización                              | -293.209                                   | -383.122          | -23,5%        | -351.644          | -16,6%         |
| Otros Arrendos y Tasas de Aterrizaje                     | -166.209                                   | -285.140          | -41,7%        | -322.821          | -48,5%         |
| Servicio a Pasajeros                                     | -15.790                                    | -50.526           | -68,7%        | -64.246           | -75,4%         |
| Mantenimiento  | -102.455                                   | -93.895           | 9,1%          | -104.056          | -1,5%          |
| Otros Costos Operacionales                               | -176.368                                   | -329.105          | -46,4%        | -323.750          | -45,5%         |
| <b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>                        | <b>-1.268.897</b>                          | <b>-2.256.383</b> | <b>-43,8%</b> | <b>-2.443.146</b> | <b>-48,1%</b>  |
| <b>RESULTADO OPERACIONAL</b>                             | <b>-355.733</b>                            | <b>95.942</b>     | <b>n.m.</b>   | <b>82.122</b>     | <b>n.m.</b>    |
| <i>Margen Operacional</i>                                | -39,0%                                     | 4,1%              | -43,0 pp      | 3,3%              | -42,3 pp       |
| Ingresos Financieros                                     | 7.469                                      | 7.088             | 5,4%          | 5.891             | 26,8%          |
| Gastos Financieros                                       | -193.647                                   | -127.354          | 52,1%         | -138.446          | 39,9%          |
| Otros Ingresos / Costos                                  | -108.689                                   | -1.896.501        | -94,3%        | 6.877             | -1680,5%       |
| <b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b> | <b>-650.600</b>                            | <b>-1.920.825</b> | <b>-66,1%</b> | <b>-43.556</b>    | <b>1393,7%</b> |
| Impuestos  | 216.929                                    | -202.676          | -207,0%       | -13.041           | -1763,4%       |
| <b>UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>             | <b>-433.671</b>                            | <b>-2.123.501</b> | <b>-79,6%</b> | <b>-56.597</b>    | <b>666,2%</b>  |
| Atribuible a:  |  |                   |               |                   |                |
| Inversionistas de la Matriz                              | -430.867                                   | -2.120.243        | -79,7%        | -60.074           | 617,2%         |
| Interes Minoritario                                      | -2.804                                     | -3.258            | -13,9%        | 3.477             | -180,6%        |
| <b>UTILIDAD NETA</b>                                     | <b>-430.867</b>                            | <b>-2.120.243</b> | <b>-79,7%</b> | <b>-60.074</b>    | <b>617,2%</b>  |
| <i>Margen Neto</i>                                       | -47,2%                                     | -90,1%            | 42,9 pp       | -2,4%             | -44,8 pp       |
| Tasa Efectiva de Impuestos                               | -33,3%                                     | 10,6%             | -43,9 pp      | 17,2%             | -50,5 pp       |
| EBITDA   | -62.524                                    | 479.064           | -113,1%       | 433.766           | -114,4%        |
| <i>EBITDA Margen</i>                                     | -6,8%                                      | 20,4%             | -27,2 pp.     | 17,2%             | -24,0 pp.      |

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

|   | Para el trimestre terminado al |         |          |         |          |
|---|--------------------------------|---------|----------|---------|----------|
|   | 31 de marzo                    |         |          |         |          |
|   | 2021                           | 2020    | Var. %   | 2019    | Var. %   |
| <b>Sistema</b>  |                                |         |          |         |          |
| Costos por ASK (US Cent)                                    | 9,3                            | 6,4     | 46,0%    | 6,4     | 45,2%    |
| Costos por ASK ex fuel (US Centavos)                        | 7,3                            | 4,5     | 62,4%    | 4,5     | 63,3%    |
| Galones de Combustible Utilizados (millones)                | 143,9                          | 286,5   | -49,8%   | 322,2   | -55,3%   |
| Galones consumidos por 1.000 ASKs                           | 10,5                           | 8,1     | 30,4%    | 8,5     | 23,9%    |
| Precio del combustible (con <i>hedge</i> ) (US\$ por galón) | 1,85                           | 2,28    | -18,9%   | 2,32    | -20,3%   |
| Precio del combustible (sin <i>hedge</i> ) (US\$ por galón) | 1,85                           | 2,23    | -17,0%   | 2,29    | -19,2%   |
| Distancia Ruta Promedio ( km)                               | 1.218,3                        | 1.629,3 | -25,2%   | 1.759,6 | -30,8%   |
| Número Total de Empleados (promedio)                        | 28.943                         | 42.571  | -32,0%   | 40.925  | -29,3%   |
| Número Total de Empleados (al cierre)                       | 28.414                         | 42.589  | -33,3%   | 40.746  | -30,3%   |
| <b>Pasajeros</b>  |                                |         |          |         |          |
| ASKs (millones)   | 13.657                         | 35.465  | -61,5%   | 37.989  | -64,1%   |
| RPKs (millones)   | 8.945                          | 28.763  | -68,9%   | 31.979  | -72,0%   |
| Pasajeros Transportados (miles)                             | 7.343                          | 17.654  | -58,4%   | 18.174  | -59,6%   |
| Factor de Ocupación (basado en ASKs) %                      | 65,5%                          | 81,1%   | -15,6 pp | 84,2%   | -18,7 pp |
| Yield basado en RPKs (US Centavos)                          | 5,6                            | 7,0     | -20,6%   | 6,8     | -18,3%   |
| Ingresos por ASK (US Centavos)                              | 3,6                            | 5,7     | -35,9%   | 5,7     | -36,2%   |
| <b>Carga</b>  |                                |         |          |         |          |
| ATKs (millones)   | 1.119                          | 1.587   | -29,5%   | 1.604   | -30,2%   |
| RTKs (millones)   | 731                            | 832     | -12,1%   | 899     | -18,6%   |
| Toneladas Transportadas (miles)                             | 192                            | 226     | -15,0%   | 215     | -10,6%   |
| Factor de Ocupación (basado en ATKs) %                      | 65,3%                          | 52,5%   | 12,9 pp  | 56,0%   | 9,3 pp   |
| Yield basado en RTKs (US Centavos)                          | 47,2                           | 30,3    | 55,6%    | 29,3    | 61,1%    |
| Ingresos por ATK (US Centavos)                              | 30,8                           | 15,9    | 93,9%    | 16,4    | 88,1%    |

## LATAM Airlines Group S.A.

### Balance Patrimonial Consolidado (en miles de dólares estadounidenses)

|   | Al 31 de marzo<br>2021 | Al 31 de diciembre<br>2020 | Al 31 de diciembre<br>2019 |
|---|------------------------|----------------------------|----------------------------|
| <b>Activos</b>  |                        |                            |                            |
| Efectivo y equivalentes al efectivo                                     | 1.330.432              | 1.695.841                  | 1.072.579                  |
| Otros activos financieros, corrientes                                   | 57.554                 | 50.250                     | 499.504                    |
| Otros activos no financieros, corrientes                                | 127.844                | 155.892                    | 313.449                    |
| Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes             | 459.411                | 599.381                    | 1.244.348                  |
| Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes                 | 1.474                  | 158                        | 19.645                     |
| Inventarios corrientes  | 297.409                | 323.574                    | 354.232                    |
| Activos por impuestos, corrientes                                       | 36.863                 | 42.320                     | 29.321                     |
| <b>Activos corrientes distintos de activos mantenidos para la venta</b> | <b>2.310.987</b>       | <b>2.867.416</b>           | <b>3.533.078</b>           |
| Activos no corrientes mantenidos para la venta                          | 230.357                | 276.122                    | 485.150                    |
| <b>Total activos corrientes</b>   | <b>2.541.344</b>       | <b>3.143.538</b>           | <b>4.018.228</b>           |
| Otros activos financieros, no corrientes                                | 33.225                 | 33.140                     | 46.907                     |
| Otros activos no financieros, no corrientes                             | 124.194                | 126.782                    | 204.928                    |
| Cuentas por cobrar, no corrientes                                       | 5.113                  | 4.986                      | 4.725                      |
| Activos intangibles distintos de la plusvalía                           | 972.518                | 1.046.559                  | 1.448.241                  |
| Plusvalía   | -                      | -                          | 2.209.576                  |
| Propiedades, planta y equipos   | 10.423.473             | 10.730.269                 | 12.919.618                 |
| Activos por impuestos diferidos   | 781.308                | 564.816                    | 235.583                    |
| <b>Total activos no corrientes</b>                                      | <b>12.339.831</b>      | <b>12.506.552</b>          | <b>17.069.578</b>          |
| <b>Total activos</b>  | <b>14.881.175</b>      | <b>15.650.090</b>          | <b>21.087.806</b>          |
| <b>Patrimonio y Pasivos</b>   |                        |                            |                            |
| Otros pasivos financieros, corrientes                                   | 3.809.249              | 3.055.730                  | 1.885.660                  |
| Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes               | 2.222.577              | 2.322.125                  | 2.222.874                  |
| Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes                  | 12                     | 812                        | 56                         |
| Otras provisiones, corrientes   | 23.770                 | 23.774                     | 5.206                      |
| Pasivos por impuestos, corrientes                                       | 1.552                  | 656                        | 11.925                     |
| Pasivos por impuestos, corrientes                                       | 1.950.686              | 2.088.791                  | 2.835.221                  |
| <b>Total pasivos corrientes</b>   | <b>8.007.846</b>       | <b>7.491.888</b>           | <b>6.960.942</b>           |
| Otros pasivos financieros, no corrientes                                | 7.010.493              | 7.803.801                  | 8.530.418                  |
| Otras cuentas por pagar, no corrientes                                  | 683.659                | 651.600                    | 619.110                    |
| Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corrientes               | 422.470                | 396.423                    | -                          |
| Otras provisiones, no corrientes  | 552.545                | 588.359                    | 286.403                    |
| Pasivos por impuestos diferidos   | 356.523                | 384.280                    | 616.803                    |
| Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes               | 68.074                 | 74.116                     | 93.570                     |
| Otros pasivos no financieros no corrientes                              | 654.749                | 702.008                    | 851.383                    |
| <b>Total pasivos no corrientes</b>                                      | <b>9.748.513</b>       | <b>10.600.587</b>          | <b>10.997.687</b>          |
| <b>Total pasivos</b>  | <b>17.756.359</b>      | <b>18.092.475</b>          | <b>17.958.629</b>          |
| Capital emitido   | 3.146.265              | 3.146.265                  | 3.146.265                  |
| Ganancias acumuladas  | (4.624.482)            | (4.193.615)                | 352.272                    |
| Acciones propias en cartera   | (178)                  | (178)                      | (178)                      |
| Otras reservas  | (1.388.131)            | (1.388.185)                | (367.577)                  |
| <b>Patrimonio atribuible al controlador</b>                             | <b>(2.866.526)</b>     | <b>(2.435.713)</b>         | <b>3.130.782</b>           |
| Participaciones no controladoras  | (8.658)                | (6.672)                    | (1.605)                    |
| <b>Total patrimonio</b>   | <b>-2.875.184</b>      | <b>-2.442.385</b>          | <b>3.129.177</b>           |
| <b>Total pasivos y patrimonio</b>                                       | <b>14.881.175</b>      | <b>15.650.090</b>          | <b>21.087.806</b>          |

## LATAM Airlines Group S.A.

### Estado de Flujo de Efectivo Consolidado – Método Directo (en miles de dólares estadounidenses)

|   | Al 31 de marzo<br>2021 | Al 31 de marzo<br>2020 | Al 31 de marzo<br>2019 |
|---|------------------------|------------------------|------------------------|
| <b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de operación</b>   |                        |                        |                        |
| <b>Clases de cobros por actividades de operación</b>  |                        |                        |                        |
| Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios  | 914.899                | 2.418.328              | 2.536.205              |
| Otros cobros por actividades de operación   | 16.517                 | 25.492                 | 27.027                 |
| <b>Clases de pagos</b>  |                        |                        |                        |
| Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios   | (817.439)              | (1.702.826)            | (1.739.695)            |
| Pagos a y por cuenta de los empleados   | (249.125)              | (385.300)              | (504.940)              |
| Otros pagos por actividades de operación  | (31.634)               | (38.866)               | (51.345)               |
| Impuestos a las ganancias pagados   | (16.890)               | (49.056)               | (12.719)               |
| Otras entradas (salidas) de efectivo  | (15.636)               | (86.436)               | (27.988)               |
| <b>Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación</b>  | <b>(199.308)</b>       | <b>181.336</b>         | <b>226.545</b>         |
| <b>Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión</b>   |                        |                        |                        |
| Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades  | -                      | 856.363                | 728.847                |
| Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades   | (82)                   | (682.397)              | (824.446)              |
| Compras de propiedades, planta y equipo   | -                      | 64.941                 | 274                    |
| Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo  | (25.296)               | (134.730)              | (181.826)              |
| Compras de activos intangibles  | (9.044)                | (13.956)               | (18.504)               |
| Intereses recibidos   | 5.378                  | 3.251                  | 7.730                  |
| Otras entradas (salidas) de efectivo  | (83)                   | (1.275)                | (597)                  |
| <b>Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión</b>  | <b>(29.127)</b>        | <b>92.197</b>          | <b>(288.522)</b>       |
| <b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>  |                        |                        |                        |
| Importes procedentes de préstamos de largo plazo  | -                      | 596.131                | 594.354                |
| Importes procedentes de préstamos de corto plazo  | -                      | 254.668                | -                      |
| Reembolsos de préstamos   | (18.241)               | (392.555)              | (306.081)              |
| Pagos de pasivos por arrendamientos   | (61.956)               | (109.524)              | (94.136)               |
| Dividendos pagados  | -                      | (571)                  | -                      |
| Intereses pagados   | (41.187)               | (121.864)              | (100.919)              |
| Otras entradas (salidas) de efectivo  | (3.415)                | (1.727)                | 27.246                 |
| <b>Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>                                     | <b>(124.799)</b>       | <b>224.558</b>         | <b>120.464</b>         |
| Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio | (353.234)              | 498.091                | 58.487                 |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo                                     | (12.175)               | (59.872)               | (15.803)               |
| Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo  | (365.409)              | 438.219                | 42.684                 |
| <b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERÍODO</b>  | <b>1.695.841</b>       | <b>1.072.579</b>       | <b>1.081.642</b>       |
| <b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO</b>  | <b>1.330.432</b>       | <b>1.510.798</b>       | <b>1.124.326</b>       |

**LATAM Airlines Group S.A.**
**Indicadores del Balance Patrimonial Consolidado** (en miles de dólares estadounidenses)

|   | Al 31 de marzo<br>2021 | Al 31 de diciembre<br>2020 | Al 31 de diciembre<br>2019 |
|---|------------------------|----------------------------|----------------------------|
| <b>Total Activos</b>  | <b>14.881.175</b>      | <b>15.650.090</b>          | <b>21.087.806</b>          |
| Total Pasivos   | 17.756.359             | 18.092.475                 | 17.958.629                 |
| Total Patrimonio*   | -2.875.184             | -2.442.385                 | 3.129.177                  |
| <b>Total Pasivos &amp; Patrimonio</b>                           | <b>14.881.175</b>      | <b>15.650.090</b>          | <b>21.087.806</b>          |
| <b>Deuda</b>  |                        |                            |                            |
| Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo | 5.937.096              | 6.118.353                  | 5.462.684                  |
| Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo         | 1.885.082              | 1.614.501                  | 1.730.843                  |
| <b>Deuda Financiera Total</b>                                   | <b>7.822.178</b>       | <b>7.732.854</b>           | <b>7.193.527</b>           |
| Pasivos por arrendos  | 2.991.893              | 3.121.006                  | 3.172.157                  |
| <b>Deuda Total</b>  | <b>10.814.071</b>      | <b>10.853.860</b>          | <b>10.365.684</b>          |
| Caja y valores negociables                                      | -1.330.852             | -1.695.859                 | -1.459.248                 |
| <b>Deuda Neta Total</b>   | <b>9.483.219</b>       | <b>9.158.001</b>           | <b>8.906.436</b>           |

(\*) Nota: Incluye interés minoritario.

**LATAM Airlines Group S.A.**
**Principales Ratios Financieros**

|  | Al 31 de marzo<br>2021 | Al 31 de diciembre<br>2020 | Al 31 de diciembre<br>2019 |
|--|------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses | 45,7%                  | 39,0%                      | 14,0%                      |
| Deuda bruta (US\$ miles)   | 10.814.071             | 10.853.860                 | 10.365.684                 |
| Deuda bruta / EBITDA (12 meses)                                    | nm                     | nm                         | 4,7                        |
| Deuda neta (US\$ miles)  | 9.483.219              | 9.158.001                  | 8.906.436                  |
| Deuda neta / EBITDA (12 meses)                                     | nm                     | nm                         | 4,0                        |

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

|                                 | Al 31 de marzo de 2021                               |  |            |
|---------------------------------|--|--|------------|
|                                 | Arrendamientos operativos<br>en balance bajo NIIF 16 | Aviones en Propiedad,<br>Planta y Equipo | Total      |
| <b>Flota Pasajeros</b>          |  |  |            |
| Airbus A319-100                 | 7  | 37                                       | <b>44</b>  |
| Airbus A320-200                 | 36   | 93                                       | <b>129</b> |
| Airbus A320- Neo                | 6  | 6  | <b>12</b>  |
| Airbus A321- 200                | 19   | 19                                       | <b>38</b>  |
| Airbus A350-900                 | 7  | 4  | <b>11</b>  |
| Boeing 767-300 ER               | -  | 17                                       | <b>17</b>  |
| Boeing 777-300 ER               | 6  | 4  | <b>10</b>  |
| Boeing 787-8                    | 4  | 6  | <b>10</b>  |
| Boeing 787-9                    | 10   | 2  | <b>12</b>  |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>95</b>  | <b>188</b>                               | <b>283</b> |
| <b>Flota Carga</b>              |  |  |            |
| Boeing 767-300F                 | 1  | 10                                       | <b>11</b>  |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>1</b>   | <b>10</b>                                | <b>11</b>  |
| <b>TOTAL FLOTA EN OPERACIÓN</b> | <b>96</b>  | <b>198</b>                               | <b>294</b> |
| <b>Subarrendos</b>              |  |  |            |
| Airbus A320-200                 | -  | 2  | <b>2</b>   |
| Boeing 767-300F                 | -  | 1  | <b>1</b>   |
| <b>TOTAL SUBARRIENDOS</b>       | <b>-</b>   | <b>3</b>                                 | <b>3</b>   |
| <b>TOTAL FLOTA</b>              | <b>96</b>  | <b>201</b>                               | <b>297</b> |