

LATAM RECEBE APROVAÇÃO DO TRIBUNAL NORTE-AMERICANO E DOS ACIONISTAS PARA PLANO DE REORGANIZAÇÃO, ASSEGURA O FINANCIAMENTO DE SAÍDA E AVANÇA COM AS EXIGÊNCIAS REGULATÓRIAS PARA A IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO

Santiago, Chile, 9 de agosto de 2022 - LATAM Airlines Group S.A. (SSE: LTM), anunciou hoje seus resultados financeiros consolidados para o segundo trimestre encerrado em 30 de junho de 2022. “LATAM” ou “a Companhia” faz referência à entidade consolidada, que inclui suas companhias aéreas afiliadas de passageiro e carga na América Latina. Todos os valores foram elaborados conforme as Normas Internacionais de Relatório Financeiro (IFRS) e são expressos em dólares americanos. Temos percentagens arredondadas e certos valores em dólares americanos, pesos chilenos e reais brasileiros contidos neste relatório para facilitar a apresentação. Quaisquer discrepâncias em qualquer tabela entre os totais e as somas dos valores listados são devidas a arredondamentos. A taxa cambial média em real brasileiro / dólar americano para o trimestre foi de R\$4,91 por dólar.

DESTAQUES

- Durante o segundo trimestre de 2022, as operações do grupo LATAM continuaram avançando no caminho da recuperação como nos últimos trimestres, lado a lado com a flexibilização das restrições de viagem na região e uma demanda saudável por viagens aéreas. Apesar dos desafios apresentados pelo forte aumento no preço dos combustíveis durante o período de três meses, a capacidade consolidada do grupo (medida em ASKs) durante o trimestre atingiu 72,6% dos níveis de 2019, mais que dobrando a capacidade do mesmo trimestre de 2021, crescendo 135,2%. Esses valores resultam principalmente de mercados domésticos sólidos, especialmente no Brasil, Colômbia e Equador, onde as afiliadas nacionais já ultrapassaram os níveis de 2019 em termos de capacidade; além de uma recuperação acentuada das operações internacionais durante o ano atual. Em termos de capacidade, as afiliadas de língua espanhola e a afiliada brasileira terminaram o trimestre atingindo 88,3% e 101,7% dos níveis de junho de 2019, respectivamente, enquanto operações internacionais atingiram 55,8% de seus níveis de junho de 2019.
- Durante o trimestre, a receita operacional total (incluindo outras receitas provenientes de atividades operacionais) foi de US\$ 2,22 bilhões, 6,1% abaixo dos níveis de 2019, mas registrou um aumento de 150,5% ano a ano em relação ao 2T21. As despesas operacionais ajustadas ultrapassaram os níveis de 2019 em 3,5% para US\$2,4 bilhões, após o forte aumento no preço do combustível durante o período, o que resultou no aumento de 31,5% na linha de custo de Combustível da Aeronave em comparação com 2019. Entretanto, em um contexto de forte demanda, o grupo foi capaz de passar todo deste efeito para rendimentos mais altos (+21,3% em relação a 2019). Como resultado da capacidade consolidada reduzida, da despesa com juros e de certas despesas relacionadas ao processo de reorganização, a perda líquida atribuível a sócios da empresa controladora atingiu US\$523,2 milhões durante o período de três meses, o que se compara a uma perda líquida de US\$62,8 milhões no mesmo período de 2019 e a uma perda de US\$769,6 milhões durante o segundo trimestre do ano anterior.
- Após uma importante série de marcos durante o trimestre, em 18 de junho de 2022, o Tribunal de Falências dos EUA para o Distrito Sul de Nova York confirmou a aprovação do Plano de Reorganização da LATAM. Depois, na Reunião Extraordinária de Acionistas da LATAM, realizada em 5 de julho de 2022, a LATAM obteve a aprovação necessária de seus acionistas para avançar com a nova estrutura de capital da Companhia e a emissão dos instrumentos de financiamento apresentados no Plano. A estrutura de capital acima mencionada recebeu apoio da ampla maioria dos acionistas, consistindo em 99,8% das ações presentes ou representadas na Assembleia, correspondendo a 77,5% do total de ações com direito a voto, permitindo assim à LATAM iniciar a fase final de implementação do Plano no Chile.
- Antes da confirmação do Plano, em 11 de maio de 2022, a LATAM apresentou uma versão alterada de seu Plano de Recuperação ao Tribunal dos EUA e anunciou que havia obtido o apoio de certos debenturistas chilenos (incluindo aqueles representados pelo Banco Estado) e do Comitê Oficial de Credores Sem Garantia (UCC) para o Plano. Isto contribuiu para o apoio suficiente que a LATAM já havia recebido para aprovar seu Plano através do processo de

votação oficial, ascendendo a um apoio esmagador de aproximadamente 90% dos credores das classes prejudicadas do Plano por valor em dólares.

- Além disso, em 11 de junho de 2022, a LATAM anunciou que assinou cartas de compromisso de dívida com várias entidades financeiras (JPMorgan Chase, Goldman Sachs, Barclays, BNP Paribas e Natixis) para garantir seu financiamento de saída, que concederam ao grupo o valor total necessário para a implementação e financiamento do Plano, composto de US\$2,25 bilhões em nova dívida e uma nova Linha de Crédito Rotativo (“RCF”) no valor de US\$500 milhões.
- Seguindo estes importantes marcos para garantir a sustentabilidade do grupo a longo prazo, a LATAM já iniciou o processo de registro dos instrumentos do Plano no Chile, que começou com a apresentação do pedido de registro dos instrumentos junto à CMF (Comisión para el Mercado Financiero) em 8 de julho de 2022. A LATAM espera sair do Plano de Reorganização no quarto trimestre de 2022, mas isto continua sujeito ao momento da ocorrência dos próximos passos dentro do processo.

COMENTÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE O SEGUNDO TRIMESTRE DE 2022

Apesar da sólida trajetória de recuperação que levou o grupo a operações de 72,6% (medido em ASKs) dos níveis de 2019 no segundo trimestre, surgiram desafios significativos nos últimos meses, relacionados a um considerável aumento e volatilidade dos preços dos combustíveis e a um contexto macroeconômico desafiador impulsionado por pressões inflacionárias, a depreciação das moedas dos mercados emergentes e uma redução da atividade econômica mundial.

Durante o trimestre, o preço médio do combustível (excluindo hedge) aumentou para US\$ 4,14 por galão, o que corresponde a um aumento sem precedentes de 97,4% em comparação com o mesmo período de 2021 e um aumento de 73,1% quando comparado com o segundo trimestre de 2019. Até o final do trimestre, e em um contexto de forte demanda de passageiros por viagens aéreas, o grupo passou com sucesso este efeito em rendimentos. Apesar do acima exposto, mantemos uma abordagem cautelosa e disciplinada, focando na rentabilidade e na geração de caixa, e continuamos a monitorar de perto o preço dos combustíveis e as variáveis macroeconômicas, já que o setor ainda permanece em um ambiente muito mutável e dinâmico.

Além disso, durante o período, o Departamento de Transportes (DOT) nos EUA emitiu uma Ordem para Mostrar causa propondo a aprovação do Contrato de Joint Venture TransAmericano (JVA) entre o grupo LATAM e a Delta Air Lines, sujeito a certas condições limitadas que devem ser abordadas pelas partes antes de sua aprovação final. Após a declaração do DOT, em 8 de julho, a LATAM e a Delta aceitaram as condições propostas pelo DOT. A partir da data da publicação, o processo aguarda a ordem final do DOT que aprova a Joint Venture, marcando o último marco do processo após ter obtido a aprovação do resto das autoridades necessárias na América do Sul. Com a sua implementação, o JVA irá melhorar a conectividade aérea e proporcionar aos passageiros e clientes de carga uma experiência de viagem sem precedentes entre a América do Norte e a América do Sul.

Conforme anunciado anteriormente, o grupo LATAM está expandindo sua frota dedicada à carga, convertendo um total de 10 aviões de passageiros Boeing 767 em cargueiros até o final de 2023. Durante o trimestre, em um contexto de um forte mercado comercial e impulsionado pela estação das flores do Dia das Mães, a receita de carga aumentou 71,9% em comparação com 2019, com o rendimento aumentando 72,4%, pois a capacidade da indústria ainda permanece abaixo de 2019. A frota de carga dedicada do grupo aumentou seus níveis de tráfego (medidos em RTKs) em 45,5% em relação a 2019, acompanhada por uma melhoria de 2,9 p.p. no fator de carga. A partir da data de publicação, quatro cargueiros de carga convertidos foram entregues, aumentando a frota dedicada de carga do grupo para 15 cargueiros, com a terceira dessas entregas ocorrendo durante o segundo trimestre e a quarta recentemente no final de julho. Espera-se que os cargueiros restantes convertidos sejam entregues em 2023.

Em relação à nossa estratégia de sustentabilidade e nossa meta de alcançar neutralidade de carbono até 2050, a LATAM anunciou em abril que procurará incorporar combustível de aviação sustentável (SAF) em suas operações, atingindo 5% do consumo total de combustível até 2030, e priorizando a produção de fornecedores sul-americanos. De acordo com dados da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA), o SAF oferece uma redução de emissões de até 80% em comparação com os combustíveis tradicionais, e espera-se que seja a ferramenta mais imediata que contribua para uma viagem aérea sustentável no futuro. Além disso, em julho, o grupo chegou a um acordo com a Airbus e diferentes grupos de companhias aéreas para explorar as tecnologias de Captura e Armazenamento Direto de Carbono no Ar (DACCS), que é um método que permite a captura de até 90% das emissões de CO₂ do ar, armazenando-as no subsolo de forma segura e permanente. A LATAM é o primeiro grupo aéreo da América Latina a promover e explorar estas tecnologias, reforçando nosso compromisso com a sustentabilidade a longo prazo.

Além disso, durante o trimestre, o programa “Recicle sua Viagem” foi implementado pela afiliada no Peru e continuou a se expandir na afiliada colombiana. O programa consiste na classificação de todos os elementos recicláveis utilizados no serviço de bordo para reciclagem e já estava operacional em voos domésticos das afiliadas no Chile e Equador. Por fim, o programa Avião Solidário da LATAM continuou a se engajar em novas alianças na região, incluindo atualmente mais de 20 alianças diferentes na América Latina. Durante o trimestre, a LATAM assinou acordos de cooperação com a ANIQUEM no Peru, o Ministério do Meio Ambiente no Equador e os Bombeiros do Chile.

DISCUSSÃO DA ADMINISTRAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS DO SEGUNDO TRIMESTRE DE 2022

As receitas operacionais totais no segundo trimestre de 2022 foram de US\$2,22 bilhões, em comparação com US\$2,37 bilhões no mesmo período de 2019. Isto representa uma diminuição de 6,1%, explicada principalmente pela diminuição de 15,2% na receita de passageiros em relação a 2019, além de uma diminuição de 38,4% em outras receitas. Por outro lado, este efeito foi parcialmente compensado pelo desempenho da carga, cuja receita registrou um aumento de 71,9% em comparação com 2019. Durante o trimestre, as receitas de passageiros e de carga representaram 77,0% e 20,8% das receitas operacionais totais, respectivamente, com as receitas de passageiros aumentando mais uma vez trimestre após trimestre, à medida que a capacidade operada pelo grupo continua a aumentar.

As **receitas de passageiro** no trimestre diminuíram 15,2% em comparação com 2019, explicada pela queda de 30,1% observada no tráfego (medida em RPKs) e parcialmente compensada por um aumento de 21,3% no rendimento durante o trimestre em comparação com 2019, em um contexto de forte demanda de viagens aéreas. Mais uma vez, as operações do grupo continuaram a se recuperar em uma base trimestral, operando 72,6% dos níveis de 2019 em termos de capacidade (medida em ASKs) durante o trimestre, contra 68,2% no primeiro trimestre de 2022, mantendo um fator de carga estável de 80,2%. Em comparação com o mesmo período de 2021, e após o aumento dos rendimentos em resposta ao aumento do preço dos combustíveis e um contexto de demanda saudável, as receitas por ASK (RASK) aumentaram 59,9%, acompanhadas por uma melhoria de 11,6 p.p. no fator de carga.

As **receitas de carga** aumentaram 71,9% no segundo trimestre em comparação com o mesmo período de 2019, totalizando US\$462,8 milhões, impulsionadas pelo forte desempenho da frota dedicada à carga do grupo. Durante o período, a capacidade de carga consolidada (medida em ATKs) diminuiu 4,1% em comparação com 2019, já que a oferta global de carga aérea continua a ser afetada principalmente pela recuperação mais lenta das operações internacionais de passageiros, em comparação com o segmento doméstico. Entretanto, em um contexto global de atividade comercial saudável, os rendimentos aumentaram 72,4% durante o trimestre contra 2019, acompanhados por um aumento de 2,2 p.p. no fator de carga, para 58,1%.

Outras receitas no segundo trimestre de 2022 foram de US\$ 49,9 milhões, o que representou uma diminuição de 38,4% em relação a 2019. Como nos trimestres anteriores, esta diminuição foi explicada principalmente pela redução nas receitas provenientes do aluguel de aeronaves devido à redução no número de aeronaves subarrendadas pelo grupo (durante o segundo trimestre de 2019, a LATAM teve nove aeronaves subarrendadas a terceiros, incluindo aeronaves de fuselagem larga, contra um no segundo trimestre de 2022). Além disso, as receitas da LATAM Travel com hospedagens e roteiros foram reduzidas em comparação com o contexto pré-pandêmico, principalmente como resultado da redução das viagens internacionais.

As **despesas operacionais totais ajustadas** durante o segundo trimestre de 2022 totalizaram US\$2,41 bilhões, que representou um aumento de 3,5% em comparação ao mesmo período de 2019. Apesar do reduzido nível de operações em relação a 2019 e das reduções na maioria das linhas de despesas como resultado das iniciativas de reestruturação de custos do grupo, este aumento geral dos custos em relação a 2019 foi explicado principalmente pelo aumento significativo no preço dos combustíveis observado durante o trimestre. As mudanças nas despesas operacionais ajustadas durante o trimestre foram explicadas principalmente por:

- Os **salários e benefícios** diminuíram 33,0% em comparação com 2019, alinhados com a queda de 25,1% do efetivo médio de pessoal durante o trimestre, em comparação com o segundo trimestre de 2019, também diminuíram ainda mais pelo impacto da depreciação do Peso Chileno durante o período. Além disso, durante 2021, as afiliadas no Brasil, Equador e Peru terceirizaram partes importantes de suas operações aeroportuárias a fim de melhorar a eficiência, ajudando a diminuir ainda mais os custos.
- Os **custos de combustível das aeronaves** aumentaram 31,5% em comparação com 2019, apesar da redução de 23,0% no consumo total de combustível devido à redução das operações em comparação com o mesmo trimestre de 2019. Este aumento nos custos de combustível para aeronaves foi explicado pelo aumento significativo no preço do combustível após o conflito na Ucrânia e seus subsequentes efeitos perturbadores no fornecimento. Como resultado, o preço médio do combustível (excluindo sebes) durante o trimestre atingiu 73,1% e um aumento de 97,4% em comparação com os mesmos períodos de 2019 e 2021, respectivamente (+27,1% contra 1T 2022). A partir de 30 de junho de 2022, a LATAM reconheceu um ganho de US\$11,9 milhões relacionado a contratos de hedge, que se compara a um ganho de US\$2,2 milhões durante o mesmo período de 2021.
- As **comissões aos agentes** diminuíram 20,4% em comparação com o segundo trimestre de 2019, em linha com a diminuição de 15,2% na receita de passageiros em comparação com 2019 e as iniciativas do grupo para fortalecer as vendas diretas através de suas plataformas digitais.
- A **depreciação e a amortização** diminuíram 19,4% em comparação com 2019. Como nos trimestres anteriores, a linha de despesas de depreciação continua mostrando uma redução em relação aos níveis de 2019, após a redução do tamanho da frota do grupo durante o processo de recuperação, especialmente considerando as devoluções de aeronaves de fuselagem larga. A frota da LATAM foi reduzida de 326 aeronaves no final do segundo trimestre de 2019 para 301 aeronaves a partir de 30 de junho de 2022.
- **Outras taxas de aluguel e pouso** diminuíram 15,8% em comparação com 2019, impulsionadas pelo reduzido nível de operações.
- As **despesas com serviços de passageiros** diminuíram 42,6% em relação a 2019, principalmente explicado por uma redução de 17,2% no número de passageiros transportados durante o trimestre, além de certas restrições aos serviços de catering a bordo ainda em vigor devido à pandemia em alguns mercados domésticos durante o trimestre.
- As despesas de **aluguel de aeronave** totalizaram US\$73,7 milhões, representando um aumento de US\$4,1 milhões em comparação com o 1T22 devido ao aumento das operações e da utilização das aeronaves durante o trimestre. Estes acordos de pagamento variável para a frota foram implementados após sua aprovação pelo Tribunal durante o segundo e terceiro trimestres de 2021¹.

¹ A partir do segundo trimestre de 2021, a LATAM alterou seus Contratos de Arrendamento de Aeronave que incluíam o pagamento do arrendamento com base na Energia por Hora (PBH) no início do contrato e, em seguida, muda para pagamentos de renda fixa. Um direito de uso do ativo e um passivo de arrendamento foram reconhecidos como resultado dessas alterações na data da modificação do contrato, mesmo que inicialmente tenham um período de pagamento variável. Como resultado da aplicação da política de contabilidade do arrendamento, o direito de uso dos ativos continua a ser amortizado em uma base linear durante o prazo do arrendamento a partir da data de modificação do contrato. As despesas para o período incluem

- As **despesas de manutenção de aeronave** totalizaram US\$144,7 milhões, aumentando 34,1% em comparação com 2019, em um contexto de custos unitários mais altos em função das pressões inflacionárias globais e do aumento das operações futuras projetadas. Como ilustrado no plano de negócios quinquenal da LATAM, espera-se que as despesas de manutenção durante o ano corrente permaneçam acima dos níveis pré-pandêmicos de 2019 devido à recuperação dos adiamentos de tarefas e custos associados ao retorno das aeronaves em serviço e novas incorporações à medida que as operações continuem a se recuperar.

Outras despesas operacionais aumentaram 13,9% em comparação com 2019, principalmente devido a um aumento nas vendas e marketing, TI e comunicações, e custos adicionais de impostos bancários.

Resultado Não Operacional Ajustado

- A **receita de juros** foi de US\$ 5,7 milhões no trimestre, representando uma diminuição de 10,1% em relação ao mesmo período em 2019. Esta redução se explica principalmente pelas restrições de investimento de caixa que começaram a ter efeito durante o terceiro trimestre de 2020, decorrentes do processo do Plano de Reorganização, sob o qual uma parte significativa do saldo de caixa da empresa deve ser mantida em bancos autorizados e, portanto, sujeita a taxas de investimento mais baixas.
- As **despesas com juros** aumentaram 45,6% em comparação com 2019, para US\$ 206,4 milhões durante o segundo trimestre de 2022. Este aumento foi explicado principalmente pelo contrato de financiamento DIP, além de um aumento de 1,3% na curva da LIBOR durante o trimestre. A partir de 30 de junho de 2022, a empresa fez um sorteio do atual financiamento DIP, que entrou em vigor em 8 de abril de 2022, que estava destinado a pagar antecipadamente o financiamento DIP anterior. Ao final do segundo trimestre, o financiamento DIP aumentou a dívida pendente em US\$ 2,7 bilhões, e levou a um aumento dos juros acumulados de aproximadamente US\$ 96 milhões.
- Em **Outras receitas (despesas) ajustadas**, a Companhia registrou uma despesa de US\$135,6 milhões durante o trimestre, em comparação com uma receita de US\$28,1 milhões em 2019. Este impacto foi explicado principalmente pelas despesas associadas ao processo de reorganização no valor de US\$155,7 milhões, parcialmente compensado por um ganho cambial de US\$38,2, impulsionado principalmente pela depreciação do peso chileno durante o trimestre.

O **prejuízo líquido** atribuível a sócios da empresa controladora no segundo trimestre de 2022 totalizou US\$523,2 milhões, explicado principalmente pelo já mencionado aumento acentuado dos custos de combustível das aeronaves e pelos custos de recuperação registrados em outras receitas/(despesas) ajustadas. Este resultado se compara a uma perda de US\$ 62,8 milhões no mesmo período de 2019.

LIQUIDEZ E FINANCIAMENTO

No final do trimestre, a dívida financeira da LATAM totalizou US\$8,43 bilhões, um aumento de US\$449,6 milhões em relação ao trimestre anterior em 31 de março de 2022, explicada principalmente pelo refinanciamento do empréstimo DIP que ocorreu no início do segundo trimestre em 8 de abril.

A LATAM reportou US\$1,13 bilhão em caixa e equivalentes de caixa e certos investimentos de alta liquidez contabilizados em outros ativos financeiros circulantes. Notavelmente, durante o trimestre, a empresa registrou um fluxo de caixa líquido positivo das atividades operacionais de US\$234,8 milhões. Além disso, na data da publicação, a LATAM teve acesso a US\$950 milhões de financiamento DIP comprometido e não utilizado.

Em relação à cobertura, o principal objetivo da política de hedge da LATAM é proteger o risco de liquidez de médio prazo

tanto: a despesa de arrendamento para pagamentos variáveis (Aluguéis de Aeronave) bem como as despesas resultantes da amortização do direito de uso dos ativos desde o início do contrato (incluído na linha de Depreciação) e os juros do passivo do arrendamento (incluído nos Passivos do Arrendamento).

dos aumentos nos preços dos combustíveis, enquanto se beneficia das reduções dos preços dos combustíveis. Assim, a LATAM cobre uma parte de seu consumo de combustível estimado. As posições de cobertura por trimestre para os próximos meses, desde 31 de julho de 2022, são apresentadas na tabela abaixo:

	3Q22	4Q22	1Q23	2Q23
Posições de hedge				
Consumo estimado de combustível	16%	21%	8%	8%

MARCOS DO PLANO DE REORGANIZAÇÃO DA EMPRESA

Em 26 de maio de 2020, e à luz dos efeitos da COVID-19 na aviação mundial, o LATAM Airlines Group S.A. e suas afiliadas no Chile, Peru, Colômbia, Equador e Estados Unidos (coletivamente, os Devedores) entraram com um pedido de proteção voluntária nos termos do estatuto de recuperação financeira do Plano de Reorganização da Empresa nos EUA. Este processo de recuperação oferece à LATAM a oportunidade de trabalhar com os credores do grupo e outros *stakeholders* para reduzir seu endividamento, acessar novas fontes de financiamento e continuar operando, ao mesmo tempo que permite ao grupo adaptar seus negócios à nova realidade.

Numerosas audiências foram realizadas perante o Honorável Juiz Garrity no Tribunal de Falências dos Estados Unidos para o Distrito Sul de Nova York (o Tribunal dos EUA), em que os devedores solicitaram autoridade para, entre outras coisas, continuar a fazer pagamentos de curso normal, continuar a pagar a folha de pagamento dos funcionários e rejeitar contratos de pré-licitação (incluindo contratos de arrendamento de aeronaves), que foram, até a presente data, todos aprovados pelo Tribunal dos Estados Unidos, sujeitos a certas limitações.

Em 9 de julho de 2020, a LATAM Airlines Brasil buscou uma medida sob o processo de Plano de Recuperação de Empresa de recuperação voluntária da LATAM Airlines Group S.A. e suas afiliadas no Chile, Peru, Colômbia, Equador e Estados Unidos, tornando-se, assim, uma Devedora, a fim de se reestruturar sua dívida e administrar de forma eficaz sua frota de aeronaves, permitindo a continuidade operacional.

Em 19 de setembro de 2020, foi aprovado um financiamento de US\$2,45 bilhões em poder de um devedor (“DIP”). Posteriormente, em 18 de outubro de 2021, o Tribunal dos Estados Unidos aprovou uma proposta da Parcela B de US\$750 milhões da Oaktree Capital Management, L.P. (“OCM”) e da Apollo Management Holdings, L.P. (“Apollo”) e certos fundos, contas e entidades assessoradas pelo OCM e Apollo, dando à LATAM acesso a um total de US\$3,2 bilhões.

Em 14 de março de 2022, e à luz do processo do Plano de Recuperação de Empresa em andamento, a LATAM apresentou ao Tribunal dos EUA uma nova Proposta de Financiamento DIP alterada e atualizada, que o Tribunal dos EUA aprovou em uma audiência em 15 de março de 2022 e em uma sentença proferida em 18 de março de 2022. Este novo financiamento DIP, que refinanciou e substituiu o financiamento DIP existente, foi formalmente subscrito pela LATAM em 8 de abril de 2022, e considerou US\$3.700 milhões de financiamento em duas parcelas, a Parcela A e a Parcela C. Além disso, a facilidade incluiu certas reduções nas taxas e juros, em comparação com o financiamento anterior.

Além disso, em 8 de abril de 2022, foi realizado o primeiro sorteio do novo contrato DIP no valor de US\$2.750 milhões, a fim de refinanciar totalmente o contrato DIP anterior. Na data da publicação, a empresa tinha acesso a US\$ 950 milhões de fundos não utilizados das instalações da DIP. Os detalhes dos fundos sacados e disponíveis por parcela estão descritos na tabela a seguir:

	Linha comprometida (US\$ milhões)	Monto Disponible (US\$ millones)	Quantia disponível (US\$ milhões)
Parcela A	2,050.0	2,050.0	-
Parcela C	1,650.0	700.0	950.0
Total	3,700.0	2,750.0	950.0

Mais recentemente, em 13 de junho de 2022, as Devedoras apresentaram um pedido ao Tribunal dos EUA solicitando aprovação para celebrarem novas facilidades que fornecerão financiamento DIP para o restante dos Processos de Recuperação de Empresas, alguns dos quais serão convertidos em financiamento de saída na data efetiva do Plano. O Tribunal dos EUA aprovou o pedido em uma audiência em 23 de junho de 2022, e apresentou com uma ordem para esse fim em 24 de junho de 2022. As novas facilidades incluem (i) uma linha de crédito rotativo de até US\$ 500 milhões; (ii) uma facilidade de crédito de Empréstimo a Prazo B de até US\$ 750 milhões; (iii) uma facilidade de crédito de empréstimo a prazo garantido sênior de até US\$ 750 milhões (ou notas de câmbio de cinco anos emitidas para substituir ou refinar a facilidade); (iv) uma facilidade de crédito de empréstimo a prazo garantido sênior de até US\$ 750 milhões (ou notas de câmbio de sete anos emitidas para substituir ou refinar a facilidade); e (v) uma facilidade de crédito DIP júnior de até US\$ 1,17 bilhões de compromissos.

A partir de 30 de junho de 2022, um total de aproximadamente 6.500 reclamações foram apresentadas nos Processos de Recuperação de Empresas contra as Devedoras, tendo as Devedoras se oposto ou resolvido através de retiradas de reclamações, estipulações e ordens judiciais, aproximadamente 4.426 reclamações com um valor total de aproximadamente US\$113,6 bilhões. Conforme as Devedoras continuam reconciliando as reclamações contra seus livros e registros, elas se oporão e contestarão tais reclamações que determinarem não serem válidas ou afirmadas no valor adequado e resolverão outras disputas de reclamações dentro e fora do Tribunal dos EUA. Não pode haver garantias de que tais reclamações serão resolvidas em favor das Devedoras. De acordo com a minuta de estimativa de reivindicações publicada em 26 de novembro de 2021, no contexto do Plano de Reorganização da LATAM, a estimativa de reivindicações reconciliadas totaliza aproximadamente US\$ 8,1 bilhões no baixo cenário e US\$ 9,3 bilhões no alto cenário.

Em 26 de novembro de 2021, a LATAM apresentou seu Plano de Recuperação, que, como previsto desde o início do processo de reorganização, cumpre as leis aplicáveis tanto no Chile como nos Estados Unidos. O plano recebeu amplo apoio dos acionistas e credores do grupo, confirmado pelo RSA assinado por essas diferentes partes, ilustrando o apoio dos titulares de mais de 70% dos pedidos não garantidos, mais de 50% dos acionistas atuais e cerca de 67% dos debenturistas da LATAM 2024 e LATAM 2026. Além disso, em 12 de janeiro de 2022, a LATAM anunciou que acordos *backstop* separados em apoio a seu Plano de Recuperação e sua proposta de financiamento haviam sido assinados com credores e acionistas substanciais, reafirmando o compromisso dessas partes com o plano e sua implementação. Estes acordos *backstop* foram posteriormente aprovados pelo Tribunal, em 15 de março de 2022.

Em 11 de maio de 2022, a LATAM apresentou uma versão corrigida de seu Plano de Recuperação ao Tribunal dos EUA, que incluiu o apoio dos debenturistas chilenos e do Comitê Oficial de Credores Sem Garantia (UCC), resultando, portanto, em um apoio total ao Plano de aproximadamente 90% dos credores em classes prejudicadas por valor em dólar. Posteriormente, em 18 de junho, o Tribunal dos EUA confirmou o Plano de Reorganização da LATAM, marcando o último marco dos procedimentos do Capítulo 11 nos Estados Unidos. Certas partes interessadas também apelaram da confirmação do Plano pelo Tribunal dos EUA, cujos recursos continuam pendentes. A LATAM chegou recentemente a um acordo com uma dessas partes interessadas, Columbus Hill Capital Management, L.P. (“Columbus Hill”, junto com certas afiliadas, o “Grupo Columbus Hill”), segundo o qual a Columbus Hill concordou em retirar seu recurso, assinar no RSA e tomar algumas outras ações em apoio ao Plano.

Em 5 de julho de 2022, na Reunião Extraordinária de Acionistas da LATAM, os acionistas da Companhia aprovaram a nova estrutura de capital da LATAM apresentada no Plano com o apoio de 99,8% das ações presentes ou representadas na Reunião. Estes marcos principais dentro do processo de recuperação da LATAM foram então seguidos pela apresentação do pedido de registro dos instrumentos do Plano junto ao CMF no Chile em 8 de julho de 2022.

PLANO DE FROTA DA LATAM

No contexto de seus procedimentos de recuperação, a LATAM concluiu uma importante etapa de reestruturação de frota antes da petição, finalizando negociações que tiveram resultados amplamente favoráveis, incluindo períodos de pagamento variáveis estendidos, pagamentos de aluguel mais baixos e extensões de períodos de pagamento. A partir de 30 de junho de 2022, o total de frota do grupo totaliza 301 aeronaves, o que corresponde a uma redução de 39 aeronaves da frota inicial de 340 aeronaves desde o início dos processos do Plano de Reorganização da Empresa.

Foram feitos acordos com a Boeing para duas aeronaves 787 Dreamliner e Airbus para um total de 87 aeronaves da família A320-Neo, das quais a LATAM já recebeu um A320-Neo durante o trimestre. Os compromissos com a Airbus consideram um aditivo assinado em 20 de julho de 2022 ao contrato de compra anterior (de um total de 70 aeronaves da família A320-Neo), que incluía 17 aeronaves adicionais da família Airbus A320-Neo, confirmou a inclusão do modelo A321XLR e prorrogou as datas de entrega até 2029 (com opções de compra de 13 aeronaves adicionais da família A320-Neo). As aeronaves da família Airbus A320-Neo são 20% mais eficientes em termos de consumo de combustível e emissões de CO₂, reafirmando o compromisso da LATAM com uma frota moderna e sua estratégia de sustentabilidade a longo prazo em direção à neutralidade de carbono até 2050.

Composição do plano da frota (na data da publicação)	2022-2029
Adições	
Familia Airbus A320-Neo	86
Boeing 787-9	2
ADIÇÕES TOTAIS	88

Além disso, o grupo assinou vários contratos com arrendadoras para receber uma aeronave Boeing 787 em 2022 e oito aeronaves da família Airbus A320 para entrega em 2023.

Por fim, conforme anunciado anteriormente, a LATAM está realizando uma expansão de sua frota dedicada à carga, convertendo um total de dez aeronaves de passageiros Boeing 767 em cargueiros de carga até o final de 2023. Até a data da publicação, quatro cargueiros já foram convertidos, sendo que as conversões restantes ocorrerão em 2023.

CHAMADA DE CONFERÊNCIA

Dado o pedido de reorganização voluntária e reestruturação de sua dívida sob a proteção do Plano de Reorganização da Empresas nos Estados Unidos, a Companhia não realizará uma teleconferência após a publicação dos resultados.

A LATAM arquivou suas demonstrações financeiras trimestrais para o período de três meses encerrado em 30 de junho de 2022, junto à Comisión para el Mercado Financiero (CMF) do Chile, em 9 de agosto de 2022. Estas demonstrações financeiras estarão disponíveis em espanhol e inglês em <http://www.latamairlinesgroup.net>.

Sobre a LATAM Airlines Group S.A.

A LATAM Airlines Group S.A e suas subsidiárias são o principal grupo de companhias aéreas na América Latina presente em cinco mercados domésticos na região: Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, além de operações internacionais na América Latina e para/da Europa, Estados Unidos e Caribe.

O grupo possui uma frota de aeronaves Boeing 767, 777, 787, Airbus A321, A320, A320neo e A319.

A LATAM Cargo Chile, LATAM Cargo Colômbia, e LATAM Cargo Brasil são as subsidiárias de carga do grupo LATAM. Além de ter acesso aos porões de carga de passageiros das aeronaves afiliadas, eles têm uma frota de 15 cargueiros, que aumentará gradualmente para um total de até 21 cargueiros até 2023.

Eles operam na rede do grupo LATAM, bem como em rotas internacionais que são utilizadas exclusivamente para o transporte marítimo. Eles oferecem uma infraestrutura moderna, uma grande variedade de serviços e opções de proteção para atender a todas as necessidades dos clientes.

Para perguntas da imprensa da LATAM Cargo, escreva para comunicaciones.externas@latam.com. Mais informações financeiras estão disponíveis em www.latamairlinesgroup.net.

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financeiros Consolidados para o Segundo Trimestre de 2022 (em milhares de dólares americanos)

	Para o trimestre findo em 30 de junho				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
RECEITAS					
Passageiros	1.713.385	455.691	276,0%	2.019.675	-15,2%
Carga	462.829	370.162	25,0%	269.261	71,9%
Outras receitas	49.873	62.851	-20,6%	81.021	-38,4%
TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS	2.226.087	888.704	150,5%	2.369.957	-6,1%
DESPESAS					
Pessoal	(289.633)	(232.142)	24,8%	(432.241)	-33,0%
Combustíveis	(948.908)	(267.474)	254,8%	(721.356)	31,5%
Comissões	(41.951)	(15.263)	174,9%	(52.707)	-20,4%
Depreciação e Amortização	(283.459)	(268.801)	5,5%	(351.729)	-19,4%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	(255.430)	(167.537)	52,5%	(303.404)	-15,8%
Serviço de Passageiros	(36.957)	(15.529)	138,0%	(64.329)	-42,6%
Arrendamento de Aeronaves	(73.676)	(15.045)	389,7%	-	n.m.
Manutenção	(144.741)	(103.231)	40,2%	(107.955)	34,1%
Outras Despesas Operacionais	(337.320)	(161.430)	109,0%	(296.043)	13,9%
TOTAL AJUSTADO DAS DESPESAS OPERACIONAIS	(2.412.075)	(1.246.452)	93,5%	(2.329.764)	3,5%
RESULTADO OPERACIONAL AJUSTADO	(185.988)	(357.748)	-48,0%	40.194	n.m.
<i>Margem Operacional Ajustada</i>	-8,4%	-40,3%	31,9 pp	1,7%	-10,1 pp
Receitas Financeiras	5.670	4.363	30,0%	6.309	-10,1%
Despesas Financeiras	(206.422)	(188.880)	9,3%	(141.799)	45,6%
Outras Receitas (Despesas) Ajustadas	(135.573)	(585.401)	-76,8%	28.101	n.m.
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO	(522.313)	(1.127.666)	-53,7%	(67.196)	677,3%
Imposto	(1.962)	355.389	n.m.	3.767	n.m.
RESULTADO LÍQUIDO	(524.275)	(772.277)	-32,1%	(63.429)	726,6%
Atribuível a:					
Sócios da Empresa Controladora	(523.198)	(769.637)	-32,0%	(62.817)	732,9%
Acionistas Minoritários	(1.077)	(2.640)	-59,2%	(612)	76,0%
RESULTADO LÍQUIDO atribuível a sócios da empresa controladora	(523.198)	(769.637)	-32,0%	(62.817)	732,9%
<i>Margem Líquida atribuível a sócios da empresa controladora</i>	-23,5%	-86,6%	63,1 pp	-2,7%	-20,9 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	0,4%	-31,5%	31,9 pp	-5,6%	6,0 pp
EBITDA Ajustado	97.471	(88.947)	n.m.	391.922	-75,1%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	4,4%	-10,0%	14,4 pp.	16,5%	-12,2 pp.

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financeiros Consolidados para o período de seis meses encerrado em junho (em milhares de dólares americanos)

	Para os seis meses findo em 30 de junho				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
RECEITAS					
Passageiros	3.199.624	952.670	235,9%	4.187.657	-23,6%
Carga	893.527	715.383	24,9%	532.757	67,7%
Outras receitas	91.967	133.815	-31,3%	174.811	-47,4%
TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS	4.185.118	1.801.868	132,3%	4.895.225	-14,5%
DESPESAS					
Pessoal	(573.886)	(466.451)	23,0%	(908.252)	-36,8%
Combustíveis	(1.699.477)	(533.076)	218,8%	(1.467.907)	15,8%
Comissões	(70.510)	(30.217)	133,3%	(106.773)	-34,0%
Depreciação e Amortização	(575.704)	(562.010)	2,4%	(703.373)	-18,2%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	(479.875)	(333.746)	43,8%	(626.225)	-23,4%
Serviço de Passageiros	(70.311)	(31.319)	124,5%	(128.575)	-45,3%
Arrendamento de Aeronaves	(143.284)	(15.045)	852,4%	-	n.m.
Manutenção	(300.285)	(205.686)	46,0%	(212.011)	41,6%
Outras Despesas Operacionais	(595.928)	(337.799)	76,4%	(619.793)	-3,9%
TOTAL AJUSTADO DAS DESPESAS OPERACIONAIS	(4.509.260)	(2.515.349)	79,3%	(4.772.909)	-5,5%
RESULTADO OPERACIONAL AJUSTADO	(324.142)	(713.481)	-54,6%	122.317	n.m.
<i>Margem Operacional Ajustada</i>	-7,7%	-39,6%	31,9 pp	2,5%	-10,2 pp
Receitas Financeiras	10.233	11.832	-13,5%	12.200	-16,1%
Despesas Financeiras	(465.820)	(382.527)	21,8%	(280.245)	66,2%
Outras Receitas (Despesas) Ajustadas	(134.743)	(694.090)	-80,6%	34.976	-485,2%
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO	(914.472)	(1.778.266)	-48,6%	(110.752)	725,7%
Imposto	8.933	572.318	-98,4%	(9.274)	n.m.
RESULTADO LÍQUIDO	(905.539)	(1.205.948)	-24,9%	(120.026)	654,5%
Atribuível a:					
Sócios da Empresa Controladora	(903.271)	(1.200.504)	-24,8%	(122.891)	635,0%
Acionistas Minoritários	(2.268)	(5.444)	-58,3%	2.865	n.m.
RESULTADO LÍQUIDO atribuível a sócios da empresa controladora	(903.271)	(1.200.504)	-24,8%	(122.891)	635,0%
<i>Margem Líquida atribuível a sócios da empresa controladora</i>	-21,6%	-66,6%	45,0 pp	-2,5%	-19,1 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	-1,0%	-32,2%	31,2 pp	8,4%	-9,4 pp
EBITDA Ajustado	251.562	(151.471)	n.m.	825.689	-69,5%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	6,0%	-8,4%	14,4 pp.	16,9%	-10,9 pp.

LATAM Airlines Group S.A.

Estatísticas Operacionais Consolidadas

	Para o trimestre findo em 30 de junho					Para os seis meses findo em 30 de junho				
	2022	2021	% Change	2019	Var. %	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
Sistema										
Despesas por ASK (US Cent)	9,5	11,6	-17,7%	6,7	42,6%	8,8	10,3	-14,5%	6,6	34,4%
Despesas por ASK ex fuel (US Cent)	5,8	9,1	-36,4%	4,6	25,3%	5,5	8,1	-32,4%	4,5	20,9%
Galões de Combustível Usado (milhão)	231,1	128,3	80,1%	300,2	-23,0%	463,5	272,2	70,3%	622,5	-25,5%
Galões de Combustível por 1.000 ASK	9,1	11,9	-23,4%	8,6	6,0%	9,1	11,1	-18,8%	8,5	5,9%
Preço médio do combustível (com hedge) (US\$ por galão)	4,11	2,08	97,0%	2,40	70,9%	3,67	1,96	87,2%	2,49	47,2%
Preço médio do combustível (sem hedge) (US\$ por galão)	4,14	2,09	97,4%	2,39	73,1%	3,69	1,97	87,8%	2,51	46,9%
Distância Rota Média (km)	1.223	978	25,1%	1.391	-12,1%	1.222	1.029	18,8%	1.424	-14,2%
Número Total de Pessoal (promédio)	30.484	27.914	9,2%	40.706	-25,1%	28.429	28.429	0,0%	40.816	-30,3%
Número Total de Pessoal (fim do período)	30.627	27.377	11,9%	41.018	-25,3%	30.627	27.377	11,9%	41.018	-25,3%
Passageiros										
ASKs (milhão)	25.294	10.755	135,2%	34.836	-27,4%	51.207	24.412	109,8%	72.824	-29,7%
RPKs (milhão)	20.295	7.384	174,8%	29.025	-30,1%	41.149	16.330	152,0%	61.003	-32,5%
Passageiros Transportados (milhares)	13.974	6.420	117,7%	16.875	-17,2%	28.325	13.763	105,8%	35.049	-19,2%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs) %	80,2%	68,7%	11,6 pp	83,3%	-3,1 pp	80,4%	66,9%	13,5 pp	83,8%	-3,4 pp
Yield com base em RPKs (US Centavos)	8,4	6,2	36,8%	7,0	21,3%	7,8	5,8	33,3%	6,9	13,3%
Receitas por ASK (US Centavos)	6,8	4,2	59,9%	5,8	16,8%	6,2	3,9	60,1%	5,8	8,7%
Carga										
ATKs (milhão)	1.459	1.096	33,2%	1.521	-4,1%	2.889	2.215	30,4%	3.125	-7,5%
RTKs (milhão)	847	745	13,7%	849	-0,3%	1.683	1.477	13,9%	1.748	-3,7%
Toneladas Transportadas (milhares)	219	199	10,2%	220	-0,5%	434	391	11,1%	435	-0,1%
Taxa de Ocupação (com base em ATKs) %	58,1%	68,0%	-10,0 pp	55,8%	2,2 pp	58,2%	66,7%	-8,4 pp	55,9%	2,3 pp
Yield com base em RTKs (US Centavos)	54,6	49,7	10,0%	31,7	72,4%	53,1	48,4	9,6%	30,5	74,3%
Receitas por ATK (US Centavos)	31,7	33,8	-6,1%	17,7	79,2%	30,9	32,3	-4,2%	17,0	81,4%

LATAM Airlines Group S.A.

Balço Patrimonial Consolidado (em milhares de dólares americanos)

	Em 30 de junho 2022	Em 31 de dezembro 2021	Em 31 de dezembro 2019
Ativos			
Caixa e equivalentes de caixa	1.133.350	1.046.835	1.072.579
Aplicações financeiras	155.186	101.138	499.504
Outros ativos não financeiros	163.037	108.368	313.449
Contas a receber	1.046.228	902.672	1.244.348
Contas a receber à entidades relacionadas	1.336	724	19.645
Estoques	341.554	287.337	354.232
Tributos diferidos	27.972	41.264	29.321
Ativos circulantes, exceto ativos e grupos de alienação mantidos para venda	2.868.663	2.488.338	3.533.078
Ativos não-correntes a venda	143.424	146.792	485.150
Total ativos circulantes	3.012.087	2.635.130	4.018.228
Outros ativos financeiros, não circulantes	18.257	15.622	46.907
Outros ativos não financeiros, não circulantes	142.451	125.432	204.928
Contas a receber, não circulantes	11.555	12.201	4.725
Intangíveis exceto goodwill	1.065.485	1.018.892	1.448.241
Goodwill	-	-	2.209.576
Propriedades, instalações e equipamentos	9.478.411	9.489.867	12.919.618
Impostos diferidos	29.123	15.290	235.583
Total ativos não circulantes	10.745.282	10.677.304	17.069.578
Total Ativos	13.757.369	13.312.434	21.087.806
Passivos & Patrimônio			
Outros passivos financeiros, circulante	5.449.761	4.453.451	1.885.660
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar	5.239.238	4.860.153	2.222.874
Contas a pagar a entidades relacionadas, circulante	224.864	661.602	56
Outras provisões, circulante	30.967	27.872	5.206
Obrigações fiscais, circulante	3.999	675	11.925
Outros passivos não financeiros, circulante	2.566.976	2.332.576	2.835.221
Total passivo circulante	13.515.805	12.336.329	6.960.942
Outros passivos não circulante	6.203.056	5.948.702	8.530.418
Contas a pagar	266.142	472.426	619.110
Provisões	853.710	712.581	286.403
Tributos diferidos	348.049	341.011	616.803
Provisões fiscais previdenciárias trabalhistas e cíveis	56.839	56.233	93.570
Outras Obrigações	505.428	512.056	851.383
Total passivo não circulante	8.233.224	8.043.009	10.997.687
Total Passivos	21.749.029	20.379.338	17.958.629
Capital Social Realizado	3.146.265	3.146.265	3.146.265
Reservas de Capital	(9.744.377)	(8.841.106)	352.272
Plano de remuneração em ações	(178)	(178)	(178)
Outras reservas	(1.385.110)	(1.361.529)	(367.577)
Participação dos acionistas controladores	(7.983.400)	(7.056.548)	3.130.782
Participação dos acionistas não controladores	(8.260)	(10.356)	(1.605)
Total Patrimônio	(7.991.660)	(7.066.904)	3.129.177
Total Passivos & Patrimônio	13.757.369	13.312.434	21.087.806

LATAM Airlines Group S.A.

Demonstração Consolidada do Fluxo de Caixa - Método direto (em milhares de dólares americanos)

	Em 30 de junho, 2022	Em 30 de junho, 2021	Em 30 de junho, 2019
Fluxo de caixa das atividades operacionais			
Recebimento de caixa de atividades operacionais			
Recursos obtidos com a venda de bens e serviços	4.700.096	1.893.716	5.666.473
Outras fontes de caixa das atividades operacionais	47.069	30.664	52.441
Pagamentos de atividades operacionais			
Fornecedores de bens e serviços	(3.799.969)	(1.713.747)	(3.686.587)
Pagamentos para ou em nome de funcionários	(519.223)	(477.191)	(974.992)
Outros pagamentos de atividades operacionais	(132.406)	(47.158)	(152.217)
Devolução de imposto de renda (pago)	(8.411)	(30.402)	(29.750)
Outras entradas (saídas) de caixa	(56.282)	(23.358)	(26.071)
Fluxo de caixa das (utilizados nas) atividades operacionais, líquido	230.874	(367.476)	849.297
Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento			
Outras entradas de caixa por venda de participação ou instrumentos de dívida de outras entidades	417	-	2.057.987
Outros pagamentos para adquirir bens ou de instrumentos de dívida de	(331)	(198)	(2.043.453)
Venda de ativo imobilizado	18.825	-	28.702
Aquisição de ativo imobilizado	(212.550)	(83.708)	(406.557)
Aquisição de ativos intangíveis	(26.680)	(24.940)	(41.084)
Adiantamentos em dinheiro e empréstimos concedidos a terceiros	-	-	(37.000)
Receita financeira	351	6.471	10.316
Outras entradas (saídas) de caixa	6.300	(425)	(1.251)
Fluxo de caixa das (utilizados nas) atividades de investimento	(213.668)	(102.800)	(432.340)
Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento, líquido			
Pagamentos por alterações nos interesses de propriedade de subsidiárias que não resultam em perda de controle	-	-	(289.588)
Recursos obtidos com empréstimos de longo prazo	-	-	1.038.473
Recursos obtidos com empréstimos de curto prazo	2.779.476	369.898	50.000
Empréstimos de entidades relacionadas	234.363	130.102	-
Pagamento de empréstimos	(1.870.614)	(30.383)	(617.926)
Pagamento de passivos relacionados a arrendamento	(10.718)	(88.958)	(190.567)
Pagamento de empréstimos a entidades relacionadas	(728.903)	-	-
Dividendos pagos	-	-	(55.116)
Juros pagos	(243.511)	(64.428)	(255.892)
Outras entradas (saídas) de caixa	(70.021)	(3.803)	(57.827)
Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento, líquido	90.072	312.428	(378.443)
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades antes de variação cambial	107.278	(157.848)	38.514
Efeito da variação cambial nas disponibilidades	(20.763)	(3.027)	(58.808)
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades	86.515	(160.875)	(20.294)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO ANO	1.046.835	1.695.841	1.081.642
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO PERÍODO	1.133.350	1.534.966	1.061.348

LATAM Airlines Group S.A.

Indicadores de Balanço Patrimonial Consolidado (em milhares de dólares americanos)

	Em 30 de junho 2022	Em 31 de dezembro 2021	Em 31 de dezembro 2019
Total Ativos	13.757.369	13.312.434	21.087.806
Total Passivos	21.749.029	20.379.338	17.958.629
Total Patrimônio*	(7.991.660)	(7.066.904)	3.129.177
Total Passivos & Patrimônio	13.757.369	13.312.434	21.087.806
Cálculo da Dívida Líquida:			
Obrigações por bancos e instituições financeiras curto e longo prazo	7.128.212	6.246.662	5.462.684
Obrigações por leasing de capital curto e longo prazo	1.298.119	1.189.182	1.730.843
Dívida Financeira Total	8.426.331	7.435.844	7.193.527
Passivos de arrendamento	3.220.815	2.960.638	3.172.157
Dívida Total	11.647.146	10.396.482	10.365.684
Caixa, equivalentes de caixa e investimentos líquidos**	(1.133.627)	(1.047.182)	(1.459.248)
Dívida Líquida Total	10.513.519	9.349.300	8.906.436

*: inclui participações não-controladoras.

** : inclui "Caixa e equivalentes de caixa" e certos investimentos altamente líquidos contabilizados como "Fundos de investimento privados" em "Outros ativos financeiros".

LATAM Airlines Group S.A.

Principais índices financeiros

	Em 30 de junho 2022	Em 31 de dezembro 2021	Em 31 de dezembro 2019
Caixa, equivalente a caixa e investimentos líquidos* como % das receitas LTM	15,1%	20,5%	14,0%
Dívida bruta (US\$ milhares)	11.647.146	10.396.482	10.365.684
Deuda bruta / EBITDA Ajustado (12 meses)	25,9	nm	4,7
Dívida líquida (US\$ milhares)	10.513.519	9.349.300	8.906.436
Dívida líquida / EBITDA Ajustado (12 meses)	23,4	nm	4,0

Nota: EBITDA Ajustado (12 meses) refere-se ao EBITDA Ajustado (últimos 12 meses) (US\$ milhares). A partir de 30 de junho de 2022, o EBITDA Ajustado (últimos doze meses) é calculado adicionando o EBITDA Ajustado dos primeiros seis meses de 2022 (US\$251.562) ao EBITDA Ajustado do ano inteiro para 2021 (US\$46.117) e subtraindo o EBITDA Ajustado dos primeiros seis meses de 2021 (US\$ -151.471) = US\$449.149. Para os índices de 31 de dezembro de 2019, é calculado utilizando o EBITDA Ajustado de 2019 (US\$ 2.211.578) para os doze meses completos.

*: inclui "Caixa e equivalentes de caixa" e certos investimentos altamente líquidos contabilizados como "Fundos de investimento privados" em "Outros ativos financeiros".

LATAM Airlines Group S.A.

Frota Consolidada

	Em 30 de junho, 2022		
	Aeronaves na Propriedade, Planta & Equipamento	Aeronaves no Direito de uso com IFRS 16	Total
Frota Passageiros			
Boeing 767-300 ER	14	-	14
Boeing 777-300 ER	4	6	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	2	18	20
Airbus A319-100	40	1	41
Airbus A320-200	88	40	128
Airbus A320- Neo	1	13	14
Airbus A321-200	19	30	49
TOTAL	172	114	286
Frota Carga			
Boeing 767-300F	13	1	14
TOTAL	13	1	14
TOTAL FROTA EM OPERAÇÃO	185	115	300
Subarrendamento			
Boeing 767-300F	1	-	1
TOTAL SUBARRENDAMENTO	1	-	1
TOTAL FROTA	186	115	301

LATAM Airlines Group S.A.

Reconciliação dos valores reportados para valores não-GAAP (em milhares de dólares americanos)

A LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" ou "a Empresa") às vezes utiliza informações ("itens não-GAAP") que são derivadas das demonstrações financeiras consolidadas, mas não são apresentadas de acordo com as "Normas Internacionais de Informação Financeira" ("IFRS", "princípios contábeis", "GAAP"). Estes ajustes para incluir ou excluir itens especiais permitem à administração uma ferramenta adicional para entender e analisar o seu desempenho operacional central e permitem uma comparação mais significativa no setor. Portanto, a LATAM acredita que estas medidas financeiras não-GAAP podem fornecer informações úteis aos investidores e outros.

Esses itens não-GAAP podem não ser comparáveis a itens não-GAAP de outras empresas e devem ser considerados além dos resultados preparados de acordo com o GAAP, mas não devem ser considerados um substituto ou superiores aos resultados GAAP.

As tabelas abaixo mostram reconciliações de itens não-GAAP com suas medidas financeiras GAAP:

	Para o trimestre findo em 30 de junho					Para os seis meses findo em 30 de junho				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
Custo de vendas	(2.008.317)	(1.019.616)	97,0%	(1.926.806)	4,2%	(3.770.428)	(2.063.416)	82,7%	(3.948.361)	-4,5%
(+) Custos de distribuição	(117.382)	(63.265)	85,5%	(145.459)	-19,3%	(201.581)	(122.657)	64,3%	(288.319)	-30,1%
(+) Despesas administrativas	(120.974)	(91.554)	32,1%	(167.220)	-27,7%	(233.137)	(180.288)	29,3%	(329.635)	-29,3%
(+) Outras despesas	(165.402)	(72.017)	129,7%	(90.278)	83,2%	(304.114)	(148.988)	104,1%	(206.592)	47,2%
TOTAL AJUSTADO DAS DESPESAS OPERACIONAIS	(2.412.075)	(1.246.452)	93,5%	(2.329.764)	3,5%	(4.509.260)	(2.515.349)	79,3%	(4.772.909)	-5,5%
Receita/(Perda) das atividades operacionais	(359.395)	(1.000.013)	-64,1%	46.106	-879,5%	(542.993)	(1.450.915)	-62,6%	124.245	-537,0%
(-) Despesas com atividades de reestruturação	155.690	686.447	-77,3%	-	n.m.	203.440	777.969	-73,8%	-	n.m.
(-) Outros ganhos/(perdas)	17.717	(44.182)	-140,1%	(5.912)	-399,7%	15.411	(40.535)	-138,0%	(1.927)	-899,7%
RESULTADO OPERACIONAL AJUSTADO	(185.988)	(357.748)	-48,0%	40.194	-562,7%	(324.142)	(713.481)	-54,6%	122.317	-365,0%
(+) Despesas com atividades de reestruturação	(155.690)	(686.447)	-77,3%	-	n.m.	(203.440)	(777.969)	-73,8%	-	n.m.
(+) Outros ganhos/(perdas)	(17.717)	44.182	-140,1%	5.912	-399,7%	(15.411)	40.535	-138,0%	1.928	-899,3%
(+) Ganhos/(perdas) em divisas	38.158	57.008	-33,1%	24.005	59,0%	86.906	43.681	99,0%	32.954	163,7%
(+) Resultado das unidades de indexação	(324)	(144)	125,0%	(1.817)	-82,2%	(2.798)	(337)	730,3%	94	-3061,2%
Outras Receitas (Despesas) Ajustadas	(135.573)	(585.401)	-76,8%	28.101	-582,5%	(134.743)	(694.090)	-80,6%	34.976	-485,2%
RESULTADO LÍQUIDO	(524.275)	(772.277)	-32,1%	(63.429)	726,6%	(905.539)	(1.205.948)	-24,9%	(120.026)	654,5%
(-) Imposto	1.962	(355.389)	n.m.	(3.767)	n.m.	(8.933)	(572.318)	-98,4%	9.274	n.m.
(-) Despesas Financeiras	206.422	188.880	9,3%	141.799	45,6%	465.820	382.527	21,8%	280.245	66,2%
(-) Receitas Financeiras	(5.670)	(4.363)	30,0%	(6.309)	-10,1%	(10.233)	(11.832)	-13,5%	(12.200)	-16,1%
(-) Depreciação e Amortização	283.459	268.801	5,5%	351.729	-19,4%	575.704	562.010	2,4%	703.373	-18,2%
EBITDA	(38.102)	(674.348)	-94,3%	420.023	-109,1%	116.819	(845.561)	-113,8%	860.666	-86,4%
(-) Outras Receitas (Despesas) Ajustadas	135.573	585.401	-76,8%	(28.101)	n.m.	134.743	694.090	-80,6%	(34.976)	-485,2%
EBITDA Ajustado	97.471	(88.947)	-209,6%	391.922	-75,1%	251.562	(151.471)	-266,1%	825.689	-69,5%

	Ano completo		
	2021	2019	Var. %
(+) Despesas com atividades de reestruturação	(2.337.182)	-	n.m.
(+) Outros ganhos/(perdas)	30.674	11.525	166,2%
(+) Ganhos/(perdas) em divisas	131.408	(32.571)	-503,5%
(+) Resultado das unidades de indexação	(5.393)	(14.989)	-64,0%
Outras Receitas (Despesas) Ajustadas	(2.180.493)	(36.035)	5951,0%
RESULTADO LÍQUIDO	(4.653.142)	195.613	-2478,7%
(-) Imposto	568.935	(53.697)	-1159,5%
(-) Despesas Financeiras	805.544	589.934	36,5%
(-) Receitas Financeiras	(21.107)	(26.283)	-19,7%
(-) Depreciação e Amortização	1.165.394	1.469.976	-20,7%
EBITDA	(2.134.376)	2.175.543	-198,1%
(-) Outras Receitas (Despesas) Ajustadas	2.180.493	36.035	5951,0%
EBITDA Ajustado	46.117	2.211.578	-97,9%