

LATAM REPORTA RESULTADO OPERACIONAL POSITIVO E QUARTO TRIMESTRE CONSECUTIVO DE EBITDAR POSITIVO, COM SAÍDA EXITOSA DO CAPÍTULO 11

Santiago, Chile, 8 de novembro de 2022 - LATAM Airlines Group S.A. (SSE: LTM) anuncia hoje seus resultados financeiros consolidados para o terceiro trimestre encerrado em 30 de setembro 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. As porcentagens e alguns valores em dólares americanos, pesos chilenos e reais brasileiros contidos neste relatório foram arredondados para facilitar a apresentação. Quaisquer discrepâncias em qualquer tabela entre os totais e as somas dos valores listados devem-se a arredondamentos. A taxa cambial média em real brasileiro / dólar americano para o trimestre foi de R\$5,24 por dólar.

DESTAQUES

- Em 3 de novembro de 2022, o grupo LATAM saiu com sucesso do Capítulo 11, concluindo um processo de reorganização desafiador que começou em 26 de maio de 2020, à luz dos efeitos sem precedentes da COVID-19 no setor aéreo em todo o mundo. Ao longo do processo, a LATAM trabalhou junto com seus credores, acionistas e diversas partes interessadas para preservar a continuidade operacional da Companhia, reduzir a sua dívida bruta em aproximadamente US\$ 3,6 bilhões (-35%) e, mais importante, realizar iniciativas de reorganização que garantirão a sua liderança e competitividade na região. Na data de publicação, a LATAM saiu do Capítulo 11 com mais de US\$ 2,2 bilhões de liquidez, composta por mais de US\$ 1,1 bilhão em dinheiro e US\$ 1,1 bilhão em linhas de crédito rotativo não sacado, US\$ 10,3 bilhões de capital adicional emitido e US\$ 6,8 bilhões em dívida. Após a saída do Capítulo 11, a companhia convocou uma Assembleia Geral Extraordinária para o dia 15 de novembro, na qual será eleito o novo Conselho de Administração.
- As operações da LATAM continuaram mostrando uma sólida recuperação trimestre a trimestre, com a capacidade consolidada do grupo atingindo 81% de seus níveis de 2019 durante o período, em comparação com uma recuperação de 72,6% no segundo trimestre de 2022. Os mercados domésticos recuperaram quase 100% em relação aos níveis pré-pandemia e os segmentos internacional e corporativo experimentaram um forte ramp-up nos últimos meses. Em termos de capacidade, em setembro, as afiliadas de língua espanhola e a afiliada brasileira operaram 84,0% e 103,9% dos níveis de 2019 (medido em ASKs), respectivamente, enquanto as operações internacionais atingiram 68,7% dos níveis de 2019. Além disso, o grupo voltou progressivamente a operar para a maioria dos destinos atendidos em 2019 e abriu novas rotas em seus mercados mais rentáveis. Em setembro de 2022, o grupo operava um total de 142 destinos, que é comparável aos 145 destinos atendidos em dezembro de 2019.
- Durante o trimestre, a receita operacional total (incluindo outras receitas de atividades operacionais) registrou US\$ 2,58 bilhões, em linha com os níveis de 2019 (-2,9%) e 97% acima do mesmo período de 2021. As despesas operacionais ajustadas atingiram US\$ 2,52 bilhões (+5,3% em relação a 2019), explicadas principalmente por um aumento no preço do combustível de aviação durante o trimestre após um aumento de 88,4% em relação ao mesmo trimestre de 2019. Destaca-se o Passenger CASK ex-combustível (excluindo custos de carga e contagem dupla não monetária da frota PBH) situado em US\$4,0 centavos, já abaixo dos níveis de 2019 (-3,1%), apesar das pressões inflacionárias no período. Isso também foi acompanhado por um aumento de 14,2% nos rendimentos em relação a 2019, refletindo o repasse do preço do combustível para os rendimentos e uma sólida demanda por viagens aéreas.
- No terceiro trimestre, o EBITDAR Ajustado da LATAM totalizou US\$ 399,4 milhões, marcando o quarto trimestre consecutivo de EBITDAR positivo reportado pelo grupo. Além disso, de acordo com o último Relatório Operacional Mensal (MOR) da empresa, a LATAM registrou uma margem operacional positiva de 6,9% em setembro, solidificando um resultado operacional positivo no trimestre. Principalmente devido às despesas de seu processo de reorganização do Capítulo 11, incluindo certos custos associados ao financiamento *debtor-in-possession* (DIP)

então existente, a Companhia reportou um prejuízo líquido atribuível aos proprietários da controladora de US\$ 2,96 bilhões durante o trimestre, comparado a um lucro líquido de US\$ 86,3 milhões em 2019.

- Além disso, em 30 de setembro de 2022, o grupo LATAM e a Delta Air Lines receberam a aprovação do Departamento de Transportes dos EUA (DOT) para o seu *Joint Business Agreement*. Este foi o último marco de uma série de aprovações regulatórias na América Latina e nos Estados Unidos que abrem caminho para a implementação da parceria comercial entre duas companhias aéreas líderes nos Estados Unidos/Canadá e Brasil, Chile, Colômbia, Paraguai, Peru e Uruguai. Este acordo comercial conjunto permitirá que a Delta Air Lines e a LATAM conectem as Américas como nunca antes, com mais de 300 destinos entre as duas regiões, e coordenem a capacidade, programação e preços nos negócios de passageiros e carga.
- De acordo com uma emissão de financiamento de dívida em apoio à saída da LATAM do Capítulo 11, após o encerramento do trimestre em 11 de outubro de 2022, a LATAM anunciou que precificou uma oferta de US\$ 450 milhões em notas com garantia sênior de 5 anos com vencimento em 2027 com cupom de 13,375% e US\$ 700 milhões em notas com garantia sênior de 7 anos com vencimento em 2029 com cupom de 13,375%. Além disso, a Companhia precificou um Term Loan B de US\$ 1,1 bilhão com uma taxa de juros após o surgimento do Capítulo 11 de ABR + 8,50% ou SOFR Ajustado + 9,50%, por escolha da LATAM. Este Term Loan B e as notas de 5 anos, que representam mais da metade do financiamento de saída da Companhia, poderão ser amortizados a partir do terceiro ano. Ao todo, esse financiamento de US\$ 2,25 bilhões permitiu à LATAM obter os fundos necessários para reembolsar seu DIP então existente e foi um marco fundamental necessário para a sua saída do Capítulo 11.
- Também no contexto do processo de Capítulo 11 da LATAM, no que tange às suas obrigações assumidas em face do *Restructuring Support Agreement* (RSA), em 30 de agosto a LATAM divulgou uma versão atualizada de seu plano de negócios. Essa versão revisada contém projeções financeiras de 5 anos até 2027. Para 2024, o grupo projeta operações de passageiros medidas em assentos-quilômetros disponíveis (ASK) semelhantes a 2019, porém com uma duração média de etapa menor, e espera superar os níveis de receita total de 2019 em 2023.

COMENTÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO - TERCEIRO TRIMESTRE DE 2022

A saída exitosa da LATAM de seu Capítulo 11 em 3 de novembro de 2022 marcou o fim de um processo de mais de 2 anos e meio, resultando em uma das transformações mais significativas do grupo até o momento. A reorganização foi uma prioridade para a gestão da LATAM durante todo esse período e, na segunda metade do terceiro trimestre em particular, a LATAM estava focada em realizar várias etapas importantes para implementar o plano de reorganização da Companhia. Isso inclui facilitar um período de eleição de credores para recuperações de planos, conduzir um período de oferta de direitos de preferência de vários títulos aos acionistas e obter os US\$ 2,25 bilhões de financiamento de saída necessários para executar o plano de reorganização. Simultaneamente, a LATAM continuou avançando em sua recuperação operacional e retorno à lucratividade, em um contexto de forte demanda por viagens aéreas.

“Esse é um marco incrivelmente importante para a LATAM, já que o grupo sai de seu processo do Capítulo 11 e inicia uma nova era, pronto para continuar como o principal grupo de companhias aéreas da América do Sul”, afirma o CEO da LATAM, Roberto Alvo. “Conseguimos muito do ponto de vista financeiro e organizacional durante os últimos 30 meses - desalavancagem em aproximadamente 35%, implementando mais de US\$ 1 bilhão em iniciativas recorrentes de economia de custos, implementando a transformação digital e fazendo avanços importantes termos de sustentabilidade em longo prazo. Nada disso teria sido possível sem o trabalho árduo e sacrifício dos funcionários da LATAM e o apoio de nossos clientes, fornecedores, financiadores e demais partes interessadas.”

Com as melhorias estruturais realizadas como resultado do processo de reorganização, a LATAM avançará como um player ainda mais forte na região, com uma estrutura de capital e custos ideal que lhe permitirá enfrentar os desafios que o setor e/ou o ambiente macroeconômico possam trazer. Pelo terceiro ano consecutivo, a LATAM foi reconhecida

como a Melhor Companhia Aérea da América do Sul pela Skytrax e pelo sétimo ano consecutivo pelo World Travel Awards, reafirmando o foco contínuo da LATAM em seus clientes e proposta de valor. A rede de 142 destinos da LATAM, em 30 de setembro de 2022, é incomparável na América do Sul e continua crescendo, reforçada por uma estrutura de custos aprimorada que ajuda a tornar as novas rotas mais rentáveis. Só no Brasil, a LATAM Airlines Brasil continua expandindo as suas operações e incorporou 10 novos destinos (incluindo Sinop, Montes Claros, Juiz de Fora e Caxias do Sul) que não atendia antes da pandemia, sendo que o grupo planeja operar 36 novas rotas em 2023.

A LATAM também continua impulsionando sua agenda de sustentabilidade “Um Destino Necessário”. O grupo está comprometido em eliminar os plásticos de uso único das operações em 2023 e relatou recentemente uma redução de 75%. Durante o trimestre, a LATAM lançou um novo serviço de bordo em sua cabine Economy, que ajudará a remover 1.200 toneladas de plásticos descartáveis, substituindo-os por bambu, bandejas reutilizáveis e outros produtos de papel.

Além disso, trabalhando com o Ministério do Meio Ambiente, Água e Transição Ecológica do Equador e o Aeroporto Ecológico de Galápagos, a LATAM lançou a campanha “Baltra, livre de plásticos”, que reforça o programa Avião Solidário e o compromisso do grupo com a conservação de ecossistemas estratégicos por meio da remoção de plásticos nas Ilhas Galápagos. Durante o trimestre, o grupo também ampliou o seu programa de embaixadores da sustentabilidade no Brasil e adicionou 400 funcionários à iniciativa, o que permitirá à LATAM continuar desenvolvendo a sua estratégia de sustentabilidade em toda a região e implementando ações que mobilizam a mudança cultural em toda a empresa.

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

No terceiro trimestre, o total de receitas operacionais da LATAM foi de US\$ 2,58 bilhões, alinhando as receitas com os números pré-pandemia e representando uma queda de 2,9% em relação a 2019. Isso é explicado principalmente por uma queda de 8,3% registrada nas receitas de passageiros em relação a 2019, pois as operações continuam se recuperando, mas ainda permanecem abaixo dos níveis pré-pandemia, atingindo 81% de recuperação da capacidade (medida em ASKs) na comparação com o mesmo trimestre de 2019. Durante o trimestre, as afiliadas de carga da LATAM continuaram apresentando um forte desempenho, com receitas de carga atingindo US\$ 412,5 milhões (63,9% acima dos níveis de 2019). Com isso, as receitas de passageiros e carga representaram 82,9% (+5,9 p.p. vs 2T22) e 15,9% (-4,9 p.p. vs 2T22) do total das receitas operacionais do trimestre, respectivamente.

As **receitas de passageiros** durante o período mais que dobraram em relação a 2021 (+134,6%), após um aumento ano a ano de 79,8% na demanda (medida em RPKs) e um aumento de 30,5% nos rendimentos. Isso representou uma queda de 8,3% em relação a 2019, explicada principalmente por uma redução de 19,7% no tráfego (medido em RPKs), mas também parcialmente compensada por um aumento de 14,2% no rendimento durante o trimestre em relação a 2019 devido à forte demanda, preços elevados de combustível e uma notável recuperação nos segmentos internacional e corporativo. Em termos de capacidade, o grupo continuou a demonstrar uma recuperação positiva em relação ao trimestre anterior, com o total de ASKs atingindo 81% dos níveis de 2019, em comparação com 72,6% durante o segundo trimestre de 2022. Adicionalmente, o grupo tem conseguido aumentar as suas operações mantendo uma taxa de ocupação consolidada saudável de 82,9% (-0,7 p.p. face a 2019), sobretudo nas operações internacionais, onde a taxa de ocupação do grupo atingiu 84,5% no trimestre (-0,7 p.p. face a 2019).

As **receitas de carga** aumentaram 14,1% em relação a 2021, um crescimento explicado principalmente por um aumento na capacidade dedicada de carga operada pela LATAM após a adição de novos cargueiros convertidos, o que levou a um aumento de 23,6% ano a ano na demanda de carga (medida em RTKs). Comparado ao contexto pré-pandemia, as

receitas superaram o mesmo período de 2019 em 63,9%, totalizando US\$ 413 milhões. Esse resultado é explicado principalmente pela recuperação da Companhia nas operações internacionais e pela continuidade do forte desempenho da frota dedicada a cargas do grupo, que foi ampliada por mais dois cargueiros convertidos entregues durante o terceiro trimestre. Como resultado, e pela primeira vez desde o início da pandemia, a capacidade de carga consolidada do grupo (medida em ATKs) superou os níveis pré-pandemia de 2019 (+2%), com um aumento de 37,8% em relação ao mesmo período de 2021. Como o setor de fornecimento de carga aérea continua saudável, os resultados médios no período aumentaram 55,9% em relação a 2019, enquanto a taxa de ocupação registrou 1,6 p.p. de aumento em relação a 2019.

Outras receitas totalizaram US\$ 29,6 milhões, correspondendo a uma redução de 59,5% em relação a 2019 – principalmente devido à redução das receitas de sublocação de aeronaves para terceiros. Durante o terceiro trimestre de 2022, a LATAM não sublocou nenhuma aeronave para terceiros, em comparação com sete aeronaves durante o terceiro trimestre de 2019. Além disso, como a recuperação das viagens internacionais tem sido mais lenta do que a das viagens domésticas, algumas receitas de reservas de hotéis e roteiros da LATAM Travel foram reduzidas.

O **total ajustado de despesas operacionais** durante o trimestre registrou US\$2,52 bilhões, representando um aumento de 5,3% em comparação ao mesmo período de 2019. A maior parte disso pode ser explicada pelo aumento no preço do combustível de aviação durante 2022, refletido em um aumento de 54,8% na linha de custo do combustível para aeronaves do grupo durante o trimestre. Apesar do exposto, as iniciativas de custos implementadas durante o processo de reorganização da Companhia estão refletidas em diversas linhas de custos como: salários e benefícios (-32,4% vs mesmo período de 2019), depreciação e amortização (-19,3% vs 3T19) e outras despesas (-21,7% vs 3T19). As mudanças nas despesas operacionais ajustadas durante o trimestre foram explicadas principalmente pelo seguinte:

- Os **salários e benefícios** diminuíram 32,4% em relação a 2019. Isso se alinha com a redução de 24,5% no quadro médio de funcionários na comparação com o mesmo trimestre de 2019. Além disso, durante 2021, as afiliadas no Brasil, Equador e Peru terceirizaram partes importantes de suas operações aeroportuárias para melhorar a eficiência, diminuindo ainda mais os custos.
- Os **custos com combustível para aeronaves** aumentaram 54,8% em relação a 2019, após um aumento de 88,4% no preço médio do combustível (excluindo hedges) durante o trimestre em relação ao mesmo período de 2019. Esse efeito foi parcialmente compensado pela redução de 16,4% no consumo total de combustível no período devido à redução dos níveis de operação (em comparação com o contexto pré-pandemia). A partir de 30 de setembro de 2022, a LATAM reconheceu um ganho de US\$15,9 milhões relacionado a contratos de hedge, que se compara a um ganho de US\$5,8 milhões durante o mesmo período de 2021.
- As **comissões aos agentes** diminuíram 21,7% em comparação com o mesmo trimestre de 2019, em linha com a redução de 8,3% na receita de passageiros em comparação com 2019, além de uma proporção maior de vendas de bilhetes domésticos que implicam em comissões menores para os agentes.
- **Depreciação e amortização** diminuíram 19,3% em relação a 2019, um movimento explicado principalmente pela redução da frota da LATAM e outras negociações relacionadas realizadas durante o processo de reorganização do grupo (em particular, devolução de aeronaves de fuselagem larga (widebody) e da sua frota de A350). Como resultado, a frota do grupo foi reduzida de 332 aeronaves no final do terceiro trimestre de 2019 para 301 aeronaves em 30 de setembro de 2022.
- **Outras taxas de aluguel e pouso** diminuíram 5,9% em comparação com 2019, impulsionadas pelo reduzido nível de operações.
- As **despesas com serviços de passageiros** caíram 22,7% em relação a 2019, principalmente devido à redução de 11,5% no número total de passageiros transportados durante o trimestre. Isso também foi influenciado pelos tipos de voos operados pelo grupo; a recuperação das operações internacionais da LATAM, que oferecem serviços de catering e de bordo mais intensivos do que os voos domésticos, continua aquém das operações domésticas.
- As **despesas com aluguel de aeronaves**, que correspondem aos contratos de energia por hora (PBH) da frota da

LATAM, totalizaram US\$ 32,9 milhões, o que representa uma redução de US\$ 40,9 milhões em relação ao segundo trimestre de 2022. Isso é amplamente explicado pelo vencimento da maioria dos contratos PBH de aeronaves de fuselagem estreita até o final do segundo trimestre de 2022. Vale ressaltar que vários contratos de PBH de aeronaves de fuselagem larga permanecerão em vigor até 2024. Estes acordos de pagamento variável foram implementados após a sua aprovação pelo Tribunal de Falências dos Estados Unidos durante o segundo e o terceiro trimestres de 2021¹.

- As **despesas de manutenção de aeronaves** totalizaram US\$ 138,5 milhões, correspondendo a um aumento de 32,5% em relação a 2019, com base em maiores custos unitários devido a pressões inflacionárias globais e um aumento nas operações futuras projetadas do grupo. 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 e as operações de carga aumentem.
- **Outras despesas operacionais** diminuíram 21,7% em relação a 2019, principalmente devido a reversões contábeis associadas a provisões para devedores duvidosos, regularização de carteiras, além de impostos bancários adicionais e custos legais.

Resultado Não Operacional Ajustado

- A **receita de juros** totalizou US\$ 24,3 milhões no trimestre, representando um aumento de US\$ 20,2 milhões em relação ao mesmo trimestre de 2019, explicado principalmente por juros relacionados a restituições de impostos reconhecidas durante o trimestre.
- As **despesas com juros** aumentaram 64,3%, para US\$ 239,6 milhões durante o trimestre em comparação com 2019. Esse aumento é explicado principalmente pelo financiamento DIP da LATAM e alguns aumentos de taxa básica que o mercado está experimentando atualmente, após um aumento de 1,5% na curva SOFR durante o trimestre. Em 30 de setembro de 2022, o financiamento DIP então existente, que entrou em vigor em 8 de abril de 2022, aumentou a dívida pendente da LATAM em US\$ 2,75 bilhões e levou a um aumento de aproximadamente US\$ 125 milhões nos juros acumulados.
- Em **Outras receitas (despesas) ajustadas**, a Companhia registrou uma despesa de US\$ 223,5 milhões durante o trimestre, em comparação com uma despesa de US\$ 72,3 milhões em 2019. Isso se deve principalmente a despesas associadas ao processo de reorganização de US\$ 182,3 milhões mais perdas cambiais de US\$ 37,6 milhões devido à desvalorização do peso chileno e do real brasileiro.

O prejuízo líquido atribuível aos proprietários da controladora durante o trimestre foi de US\$ 296,0 milhões, em grande parte explicado pelos custos associados ao financiamento DIP da Companhia e os custos de reorganização mencionados acima registrados em outras receitas/(despesas ajustadas). Esse resultado se compara a um lucro de US\$ 86,3 milhões no mesmo período de 2019.

LIQUIDEZ E FINANCIAMENTO

Ao final do trimestre, a dívida financeira da LATAM totalizou US\$ 8,49 bilhões, um aumento de US\$ 68 milhões em relação ao trimestre anterior. Notavelmente, após a saída do Capítulo 11, o grupo conseguiu reduzir sua dívida bruta

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 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).

para aproximadamente US\$ 6,8 bilhões, representando uma redução de 35% em relação ao valor antes dos esforços.

A LATAM reportou US\$ 897,5 milhões em caixa e equivalentes de caixa, incluindo certos investimentos de alta liquidez contabilizados em outros ativos financeiros circulantes. A partir da sua saída do Capítulo 11, a LATAM reportou liquidez superior a US\$2,2 bilhões, com mais de US\$1,1 bilhão de caixa, além de duas linhas de crédito rotativo não sacado ("RCF"), uma no valor de US\$ 500 milhões e o outra no valor de US\$ 600 milhões.

Mais uma vez, a Companhia registrou um fluxo de caixa líquido positivo das atividades operacionais no valor de US\$ 230,9 milhões durante o trimestre, principalmente como resultado de uma forte demanda de viagens aéreas e das iniciativas de custos que o grupo implementou em seu processo de reorganização.

Em relação à política de cobertura de combustível da LATAM, o principal objetivo dessa política é proteger o risco de liquidez de médio prazo 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, em 30 de setembro de 2022, são apresentadas na tabela abaixo:

	4Q22	1Q23	2Q23	Q323
Posições de hedge				
Consumo estimado de combustível	24%	18%	20%	3%

MARCOS DO PLANO DE RECUPERAÇÃO DE EMPRESA

Em 3 de novembro de 2022, a LATAM e algumas de suas subsidiárias saíram com sucesso de seus processos relacionados ao Capítulo 11 como um grupo mais eficiente e competitivo em termos de custos, com uma redução aproximada de US\$ 3,6 bilhões em dívidas e com mais de US\$ 2,2 bilhões de liquidez. A LATAM e as suas afiliadas no Chile, Peru, Colômbia, Equador e Estados Unidos entraram com pedido de proteção voluntária do Código de Falências dos Estados Unidos em maio de 2020, sendo que a afiliada brasileira da LATAM entrou com o pedido em julho do mesmo ano. O processo de recuperação oferece à LATAM a oportunidade de trabalhar com seus credores e outras partes interessadas para reduzir seu endividamento, acessar novas fontes de financiamento e continuar com suas operações, ao mesmo tempo que permite ao grupo adaptar os seus negócios à nova realidade.

Para sair do processo relativo ao Capítulo 11, a LATAM realizou um aumento de capital de US\$ 10,3 bilhões, composto por uma oferta de direitos de participação ("ERO") de US\$ 800 milhões e a emissão de três classes de notas conversíveis por aproximadamente US\$ 9,5 bilhões (conforme delineado no plano de reorganização da LATAM). Parte da subscrição de títulos conversíveis considerou a entrega dos mesmos em liquidação de sinistros e parte exigiu a injeção de novos recursos, como foi o caso da oferta de direitos sobre ações. No total, o processo considerou uma injeção de capital de US\$ 5,4 bilhões.

Em 12 de outubro de 2022, a LATAM concluiu o período de oferta de direitos de preferência de sua oferta de direitos de ações e oferta de notas conversíveis. Em 13 de outubro de 2022, realizou e concluiu uma segunda rodada de subscrição da ERO. De uma colocação total de 73.809.875.794 novas ações para a ERO, 42.460.487.574 novas ações foram subscritas pelos acionistas da LATAM durante o primeiro período de direito de preferência de 30 dias (o "POP") e a segunda rodada de um dia, correspondendo a 57,5% da colocação total.

Com relação às notas conversíveis, durante o período de oferta de direito de preferência, um total de 17.868 Notas Conversíveis Série A; 636.975.241 Notas Conversíveis Série B; e 83.777 Notas Conversíveis Série C foram subscritas pelos acionistas. Adicionalmente, a LATAM informou o resultado da eleição dos credores quirografários da controladora em relação às Notas Conversíveis Série C, que exigia a subscrição com novos recursos. Nesse sentido, os credores não apoiadores subscreveram 36.215.217 Notas Conversíveis Série C.

Conforme apresentado no plano de reorganização da LATAM, alguns acionistas de backstop (Delta Air Lines, Qatar Airways e Cueto Group) financiaram o restante das Notas Conversíveis Série B que não foram subscritas pelos acionistas durante o período de preferência. Por sua vez, alguns credores de backstop (o grupo Evercore e alguns obrigacionistas locais) financiaram o restante das ações e Notas Conversíveis Série C que não foram subscritas pelos acionistas durante tal período de preferência, ou por outros credores no contexto do processo do Capítulo 11.

O plano de recuperação da LATAM, que já foi implementado, foi confirmado pelo Tribunal de Falências dos Estados Unidos em 18 de junho deste ano, e contou com o apoio de aproximadamente 90% dos credores das classes prejudicadas por valor em dólar. Posteriormente, a nova estrutura de capital apresentada no plano de reorganização foi aprovada por 99,8% das ações da Companhia presentes em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 5 de julho.

Para obter liquidez durante o processo do Capítulo 11, a LATAM obteve financiamento do *debtor-in-possession* (“DIP”) para garantir a continuidade operacional durante a totalidade do processo. Inicialmente, o financiamento DIP no valor de US\$ 2,45 bilhões foi aprovado em 19 de setembro de 2020. Posteriormente, em 18 de outubro de 2021, o tribunal aprovou uma parcela adicional do financiamento DIP (Tranche B) no valor de US\$ 750 milhões, dando à LATAM acesso a um total de até US\$ 3,2 bilhões.

Em 8 de abril de 2022, a LATAM subscreveu uma proposta de financiamento DIP alterada e atualizada, que refinanciou e substituiu o financiamento DIP inicial por taxas e juros reduzidos e considerou US\$ 3,7 bilhões de financiamento em duas tranches adicionais, Tranche A e Tranche C. Na mesma data, ocorreu o primeiro saque do referido novo contrato DIP no valor de US\$ 2,75 bilhões, com o objetivo de refinar integralmente o contrato DIP anterior. Em 30 de setembro de 2022, a Companhia tinha acesso a US\$ 950 milhões de fundos não utilizados das instalações da DIP. Os detalhes dos fundos sacados e disponíveis por tranche 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

Após o encerramento do trimestre, em 12 de outubro de 2022, a Companhia efetuou a quitação integral do financiamento DIP alterado subscrito anteriormente em 8 de abril de 2022, com os recursos obtidos com a nova dívida emitida pela Companhia como financiamento de saída do Capítulo 11, mais a emissão de um novo financiamento Junior DIP no valor de US\$ 1,14 bilhões (e comprometido por um grupo ad hoc de credores LATAM representados por Evercore, Delta Air Lines, Lozuy S.A., Costa Verde Aeronáutica e QA Investments). Por fim, após sua saída do Capítulo 11 em 3 de novembro de 2022, a Companhia reembolsou integralmente o Junior DIP na referida Data de Vigência com recursos obtidos com o aumento de capital realizado de acordo com seu plano de reorganização, que incluiu novos recursos por meio da ERO de US\$ 800 milhões e dinheiro novo de títulos conversíveis no valor de aproximadamente US\$ 4,64 bilhões. Na Data de Vigência, alguns dos financiamentos de saída do Capítulo 11 da LATAM, que foram inicialmente incorridos pela LATAM durante a pendência dos casos do Capítulo 11 como financiamentos DIP, foram convertidos em financiamento de saída.

A saída da LATAM do Capítulo 11 também exigiu o pagamento de títulos internacionais, a Facilidade de Crédito Rotativo (linha de crédito RCF) existente, a Facilidade de Motor de Reposição (SEF), financiamento Junior DIP e taxas relacionadas a questões profissionais, de backstop e financiamento, entre outros. Além disso, outras reclamações apresentadas durante os processos do Capítulo 11 do grupo foram pagas conforme o plano de reorganização da Companhia, ou têm até 10 dias úteis após a Data de Vigência para serem pagas.

As novas ações ordinárias resultantes do aumento de capital da LATAM de US\$800 milhões e a conversão de aproximadamente US\$9,5 bilhões de notas conversíveis serão negociadas livremente na Bolsa de Valores de Santiago com o mesmo símbolo de "LTM". Estes instrumentos foram vendidos de acordo com isenções de registro na SEC e, portanto, podem ser títulos restritos por um período de tempo nos Estados Unidos. O atual programa de ADR da empresa, com o JP Morgan como Banco Depositário, será mantido até novo aviso com os livros fechados para emissões e abertos para cancelamentos. Como informado anteriormente, como resultado do arquivamento do Capítulo 11, a LATAM retirou o programa ADS da NYSE e, atualmente, seus ADRs continuam a ser negociados no mercado de balcão sob o ticker "LTMAY".

É intenção da empresa ser novamente listada na Bolsa de Valores de Nova York, entretanto, ela está atualmente avaliando o momento de sua ocorrência e trabalhando para determinar uma data de lançamento apropriada e informará o mercado quando tiver qualquer informação adicional.

PLANO DE FROTA LATAM

No contexto de seu processo de reorganização, a LATAM realizou negociações importantes e favoráveis para redimensionar a sua frota, estender prazos variáveis de pagamento, reduzir pagamentos de aluguel e estender prazos de pagamento. Em 30 de setembro 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.

Até a data de publicação, a LATAM mantém acordos de compromisso de frota com a Boeing para duas aeronaves 787 Dreamliner e Airbus para 86 aeronaves da família A320-Neo. Os compromissos com a Airbus incluem a inclusão do modelo A321XLR e prazos de entrega até 2029 (com opções de compra para 13 aeronaves adicionais da família A320-Neo). As aeronaves Airbus A321-Neo são 20% mais eficientes em termos de consumo de combustível e emissões de CO₂, em comparação com a família A320-Ceo, reafirmando o compromisso da LATAM com uma frota moderna e a sua estratégia de sustentabilidade de longo prazo rumo à neutralidade de carbono até 2050.

Composição do plano da frota (na data da publicação)	2022-2029
Adições	
Família 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 Dreamliner em 2022, 14 aeronaves da família Airbus A320 para entrega entre 2023 e 2024 e cinco Airbus A321XLR com entregas entre 2025 e 2026.

Por fim, conforme anunciado anteriormente, a LATAM está realizando uma expansão de sua frota dedicada à carga, convertendo dez aeronaves de passageiros Boeing 767 em cargueiros até o final de 2023. Até a data de publicação,

quatro aeronaves já foram convertidas em cargueiros, sendo que as seis conversões restantes ocorrerão em 2023 e 2024. Além disso, a empresa assinou contratos para a venda de dois cargueiros em 2024 e, portanto, espera atingir uma frota total de até 20 cargueiros em 2024.

TELECONFERÊNCIA

A LATAM arquivou suas demonstrações financeiras trimestrais para o período de três meses encerrado em 30 de setembro de 2022, junto à *Comisión para el Mercado Financiero* (CMF) do Chile, em 8 de novembro de 2022. Essas demonstrações financeiras estarão disponíveis em espanhol e inglês em <http://www.latamairlinesgroup.net>. A empresa não realizará uma teleconferência após esta publicação dos resultados, entretanto, reiniciará a teleconferência trimestral de resultados após seus resultados financeiros do quarto trimestre. Para mais informações, favor contatar a equipe de Relações com Investidores em InvestorRelations@latam.com.

Sobre a LATAM Airlines Group S.A.

A LATAM Airlines Group S.A e as 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, Oceania 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, possuem uma frota de 16 cargueiros, que aumentará gradualmente para um total de até 20 cargueiros até 2024.

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.

Mais informações financeiras estão disponíveis em www.latamairlinesgroup.net.

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Para o trimestre findo em 30 de setembro				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
RECEITAS					
Passageiros	2.145.387	914.582	134,6%	2.340.297	-8,3%
Carga	412.452	361.437	14,1%	251.691	63,9%
Outras receitas	29.580	37.602	-21,3%	73.112	-59,5%
TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS	2.587.419	1.313.621	97,0%	2.665.100	-2,9%
DESPESAS					
Pessoal	(302.163)	(252.445)	19,7%	(446.772)	-32,4%
Combustíveis	(1.110.177)	(392.745)	182,7%	(717.320)	54,8%
Comissões	(46.821)	(21.986)	113,0%	(59.800)	-21,7%
Depreciação e Amortização	(303.444)	(290.855)	4,3%	(375.841)	-19,3%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	(292.139)	(193.898)	50,7%	(310.419)	-5,9%
Serviço de Passageiros	(48.500)	(17.184)	182,2%	(62.734)	-22,7%
Arrendamento de Aeronaves	(32.853)	(43.465)	-24,4%	-	n.m.
Manutenção	(138.511)	(206.319)	-32,9%	(104.551)	32,5%
Outras Despesas Operacionais	(249.687)	(373.950)	-33,2%	(318.774)	-21,7%
TOTAL AJUSTADO DAS DESPESAS OPERACIONAIS	(2.524.295)	(1.792.847)	40,8%	(2.396.211)	5,3%
RESULTADO OPERACIONAL AJUSTADO	63.124	(479.226)	-113,2%	268.889	-76,5%
<i>Margem Operacional Ajustada</i>	2,4%	-36,5%	38,9 pp	10,1%	-7,6 pp
Receitas Financeiras	24.263	3.019	703,7%	4.063	497,2%
Despesas Financeiras	(239.631)	(206.130)	16,3%	(145.813)	64,3%
Outras Receitas (Despesas) Ajustadas	(223.494)	(102.807)	117,4%	(72.319)	209,0%
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO	(375.738)	(785.144)	-52,1%	54.820	-785,4%
Imposto	79.252	90.994	-12,9%	32.202	146,1%
RESULTADO LÍQUIDO	(296.486)	(694.150)	-57,3%	87.022	-440,7%
Atribuível a:					
Sócios da Empresa Controladora	(295.967)	(691.873)	-57,2%	86.265	-443,1%
Acionistas Minoritários	(519)	(2.277)	-77,2%	757	-168,6%
RESULTADO LÍQUIDO atribuível a sócios da empresa controladora	(295.967)	(691.873)	-57,2%	86.265	-443,1%
<i>Margem Líquida atribuível a sócios da empresa controladora</i>	-11,4%	-52,7%	41,2 pp	3,2%	-14,7 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	-21,1%	-11,6%	-9,5 pp	58,7%	-79,8 pp
EBITDA Ajustado	366.568	(188.371)	n.m.	644.730	-43,1%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	14,2%	-14,3%	28,5 pp.	24,2%	-10,0 pp.
EBITDAR Ajustado	399.421	(144.906)	-375,6%	644.730	-38,0%
<i>Margem EBITDAR Ajustado</i>	15,4%	-11,0%	26,5 pp.	24,2%	-8,8 pp.

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financeiros Consolidados para o período de nove meses encerrado em setembro (em milhares de dólares americanos)

	Para os nove meses findo em 30 de setembro				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
RECEITAS					
Passageiros	5.345.011	1.867.252	186,3%	6.527.954	-18,1%
Carga	1.305.979	1.076.820	21,3%	784.448	66,5%
Outras receitas	121.546	171.417	-29,1%	247.923	-51,0%
TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS	6.772.536	3.115.489	117,4%	7.560.325	-10,4%
DESPESAS					
Pessoal	(876.050)	(718.895)	21,9%	(1.355.024)	-35,3%
Combustíveis	(2.809.655)	(925.822)	203,5%	(2.185.227)	28,6%
Comissões	(117.332)	(52.203)	124,8%	(166.573)	-29,6%
Depreciação e Amortização	(879.148)	(852.865)	3,1%	(1.079.214)	-18,5%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	(772.014)	(527.644)	46,3%	(936.644)	-17,6%
Serviço de Passageiros	(118.811)	(48.503)	145,0%	(191.309)	-37,9%
Arrendamento de Aeronaves	(176.136)	(58.510)	201,0%	-	n.m.
Manutenção	(438.796)	(412.004)	6,5%	(316.562)	38,6%
Outras Despesas Operacionais	(845.612)	(711.750)	18,8%	(938.567)	-9,9%
TOTAL AJUSTADO DAS DESPESAS OPERACIONAIS	(7.033.554)	(4.308.196)	63,3%	(7.169.120)	-1,9%
RESULTADO OPERACIONAL AJUSTADO	(261.018)	(1.192.707)	-78,1%	391.205	n.m.
<i>Margem Operacional Ajustada</i>	-3,9%	-38,3%	34,4 pp	5,2%	-9,0 pp
Receitas Financeiras	34.496	14.851	132,3%	16.263	112,1%
Despesas Financeiras	(705.451)	(588.657)	19,8%	(426.058)	65,6%
Outras Receitas (Despesas) Ajustadas	(358.237)	(796.897)	-55,0%	(37.342)	859,3%
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO	(1.290.210)	(2.563.410)	-49,7%	(55.932)	2206,7%
Imposto	88.185	663.312	-86,7%	22.928	284,6%
RESULTADO LÍQUIDO	(1.202.025)	(1.900.098)	-36,7%	(33.004)	3542,1%
Atribuível a:					
Sócios da Empresa Controladora	(1.199.239)	(1.892.377)	-36,6%	(36.626)	3174,3%
Acionistas Minoritários	(2.786)	(7.721)	-63,9%	3.622	n.m.
RESULTADO LÍQUIDO atribuível a sócios da empresa controladora	(1.199.239)	(1.892.377)	-36,6%	(36.626)	3174,3%
<i>Margem Líquida atribuível a sócios da empresa controladora</i>	-17,7%	-60,7%	43,0 pp	-0,5%	-17,2 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	-6,8%	-25,9%	19,0 pp	-41,0%	34,2 pp
EBITDA Ajustado	618.130	(339.842)	n.m.	1.470.419	-58,0%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	9,1%	-10,9%	20,0 pp.	19,4%	-10,3 pp.
EBITDAR Ajustado	794.266	(281.332)	-382,3%	1.470.419	-46,0%
<i>Margem EBITDAR Ajustado</i>	11,7%	-9,0%	20,8 pp.	19,4%	-7,7 pp.

LATAM Airlines Group S.A.

Estatísticas Operacionais Consolidadas

	Para o trimestre findo em 30 de setembro					Para os nove meses findo em 30 de setembro				
	2022	2021	% Change	2019	Var. %	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
Sistema										
Despesas por ASK (US Cent)	8,2	9,5	-13,6%	6,3	30,1%	8,6	10,0	-13,8%	6,5	32,6%
Despesas por ASK ex fuel (US Cent)	4,6	7,4	-38,0%	4,4	4,0%	5,2	7,8	-34,1%	4,5	14,6%
Galões de Combustível Usado (milhão)	270,1	178,8	51,0%	322,9	-16,4%	733,5	451,0	62,7%	945,4	-22,4%
Galões de Combustível por 1.000 ASK	8,8	9,5	-7,3%	8,5	3,3%	9,0	10,4	-14,1%	8,5	4,9%
Preço médio do combustível (com hedge) (US\$ por galão)	4,11	2,20	87,2%	2,22	85,2%	3,83	2,05	86,6%	2,31	65,8%
Preço médio do combustível (sem hedge) (US\$ por galão)	4,13	2,22	86,1%	2,19	88,4%	3,85	2,07	86,5%	2,29	68,2%
Distância Rota Média (km)	1.235	1.129	9,4%	1.379	-10,4%	1.230	1.103	11,6%	1.426	-13,8%
Número Total de Pessoal (promédio)	31.011	28.315	9,5%	41.048	-24,5%	30.428	28.429	7,0%	40.893	-25,6%
Número Total de Pessoal (fim do período)	31.354	28.701	9,2%	41.193	-23,9%	31.354	28.701	9,2%	41.193	-23,9%
Passageiros										
ASKs (milhão)	30.674	18.823	63,0%	37.882	-19,0%	81.880	43.235	89,4%	110.707	-26,0%
RPKs (milhão)	25.426	14.142	79,8%	31.683	-19,7%	66.575	30.472	118,5%	92.686	-28,2%
Passageiros Transportados (milhares)	16.989	11.585	46,6%	19.194	-11,5%	45.313	25.347	78,8%	54.243	-16,5%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs) %	82,9%	75,1%	7,8 pp	83,6%	-0,7 pp	81,3%	70,5%	10,8 pp	83,7%	-2,4 pp
Yield com base em RPKs (US Centavos)	8,4	6,5	30,5%	7,4	14,2%	8,0	6,1	31,0%	7,0	14,0%
Receitas por ASK (US Centavos)	7,0	4,9	44,0%	6,2	13,2%	6,5	4,3	51,1%	5,9	10,7%
Carga										
ATKs (milhão)	1.624	1.178	37,8%	1.592	2,0%	4.514	3.394	33,0%	4.717	-4,3%
RTKs (milhão)	897	725	23,6%	853	5,1%	2.580	2.202	17,1%	2.601	-0,8%
Toneladas Transportadas (milhares)	227	194	16,6%	225	0,8%	661	585	12,9%	660	0,2%
Taxa de Ocupação (com base em ATKs) %	55,2%	61,6%	-6,3 pp	53,6%	1,6 pp	57,2%	64,9%	-7,7 pp	55,2%	2,0 pp
Yield com base em RTKs (US Centavos)	46,0	49,8	-7,7%	29,5	55,9%	50,6	48,9	3,5%	30,2	67,9%
Receitas por ATK (US Centavos)	25,4	30,7	-17,2%	15,8	60,6%	28,9	31,7	-8,8%	16,6	74,0%

LATAM Airlines Group S.A.

Balço Patrimonial Consolidado (em milhares de dólares americanos)

	Em 30 de setembro 2022	Em 31 de dezembro 2021	Em 31 de dezembro 2019
Ativos			
Caixa e equivalentes de caixa	897.183	1.046.835	1.072.579
Aplicações financeiras	158.802	101.138	499.504
Outros ativos não financeiros	172.056	108.368	313.449
Contas a receber	1.103.707	902.672	1.244.348
Contas a receber à entidades relacionadas	557	724	19.645
Estoques	391.102	287.337	354.232
Tributos diferidos	58.072	41.264	29.321
Ativos circulantes, exceto ativos e grupos de alienação mantidos para venda	2.781.479	2.488.338	3.533.078
Ativos não-correntes a venda	135.670	146.792	485.150
Total ativos circulantes	2.917.149	2.635.130	4.018.228
Outros ativos financeiros, não circulantes	16.912	15.622	46.907
Outros ativos não financeiros, não circulantes	141.847	125.432	204.928
Contas a receber, não circulantes	12.020	12.201	4.725
Intangíveis exceto goodwill	1.031.745	1.018.892	1.448.241
Goodwill	-	-	2.209.576
Propriedades, instalações e equipamentos	9.454.180	9.489.867	12.919.618
Impostos diferidos	48.764	15.290	235.583
Total ativos não circulantes	10.705.468	10.677.304	17.069.578
Total Ativos	13.622.617	13.312.434	21.087.806
Passivos & Patrimônio			
Outros passivos financeiros, circulante	5.538.738	4.453.451	1.885.660
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar	5.404.606	4.860.153	2.222.874
Contas a pagar a entidades relacionadas, circulante	232.461	661.602	56
Outras provisões, circulante	26.039	27.872	5.206
Obrigações fiscais, circulante	3.637	675	11.925
Outros passivos não financeiros, circulante	2.659.502	2.332.576	2.835.221
Total passivo circulante	13.864.983	12.336.329	6.960.942
Outros passivos não circulante	6.123.626	5.948.702	8.530.418
Contas a pagar	239.881	472.426	619.110
Provisões	804.254	712.581	286.403
Tributos diferidos	335.275	341.011	616.803
Provisões fiscais previdenciárias trabalhistas e cíveis	56.862	56.233	93.570
Outras Obrigações	461.111	512.056	851.383
Total passivo não circulante	8.021.009	8.043.009	10.997.687
Total Passivos	21.885.992	20.379.338	17.958.629
Capital Social Realizado	3.146.265	3.146.265	3.146.265
Reservas de Capital	(10.040.345)	(8.841.106)	352.272
Plano de remuneração em ações	(178)	(178)	(178)
Outras reservas	(1.355.740)	(1.361.529)	(367.577)
Participação dos acionistas controladores	(8.249.998)	(7.056.548)	3.130.782
Participação dos acionistas não controladores	(13.377)	(10.356)	(1.605)
Total Patrimônio	(8.263.375)	(7.066.904)	3.129.177
Total Passivos & Patrimônio	13.622.617	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 setembro, 2022	Em 30 de setembro, 2021	Em 30 de setembro, 2019
Fluxo de caixa das atividades operacionais			
Recebimento de caixa de atividades operacionais			
Recursos obtidos com a venda de bens e serviços	7.536.252	3.298.821	8.230.559
Outras fontes de caixa das atividades operacionais	81.742	41.962	64.919
Pagamentos de atividades operacionais			
Fornecedores de bens e serviços	(6.109.188)	(2.828.225)	(5.096.491)
Pagamentos para ou em nome de funcionários	(753.567)	(695.008)	(1.424.201)
Outros pagamentos de atividades operacionais	(202.525)	(81.266)	(210.046)
Devolução de imposto de renda (pago)	(12.344)	(46.404)	(32.566)
Outras entradas (saídas) de caixa	(83.289)	(49.657)	117.423
Fluxo de caixa das (utilizados nas) atividades operacionais, líquido	457.081	(359.777)	1.649.597
Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento			
Outras entradas de caixa por venda de participação ou instrumentos de dívida de outras entidades	417	21	3.066.595
Outros pagamentos para adquirir bens ou de instrumentos de dívida de	(331)	(205)	(3.211.312)
Venda de ativo imobilizado	18.825	42.000	47.896
Aquisição de ativo imobilizado	(462.127)	(356.050)	(588.170)
Aquisição de ativos intangíveis	(34.565)	(64.797)	(62.842)
Adiantamentos em dinheiro e empréstimos concedidos a terceiros	-	-	(47.936)
Receita financeira	10.080	7.807	14.043
Outras entradas (saídas) de caixa	6.300	18.475	(1.921)
Fluxo de caixa das (utilizados nas) atividades de investimento	(461.401)	(352.749)	(783.647)
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	-	-	(294.110)
Recursos obtidos com empréstimos de longo prazo	-	-	1.349.970
Recursos obtidos com empréstimos de curto prazo	2.779.476	370.465	64.000
Empréstimos de entidades relacionadas	234.363	130.102	-
Pagamento de empréstimos	(1.951.178)	(345.983)	(1.137.847)
Pagamento de passivos relacionados a arrendamento	(76.336)	(97.438)	(292.082)
Pagamento de empréstimos a entidades relacionadas	(728.903)	-	-
Dividendos pagos	-	-	(55.116)
Juros pagos	(293.554)	(85.901)	(397.206)
Outras entradas (saídas) de caixa	(70.048)	(6.481)	(58.341)
Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento, líquido	(106.180)	(35.236)	(820.732)
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades antes de variação cambial	(110.500)	(747.762)	45.218
Efeito da variação cambial nas disponibilidades	(39.152)	(17.898)	(179.418)
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades	(149.652)	(765.660)	(134.200)
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	897.183	930.181	947.442

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Em 30 de setembro 2022	Em 31 de dezembro 2021	Em 31 de dezembro 2019
Total Ativos	13.622.617	13.312.434	21.087.806
Total Passivos	21.885.992	20.379.338	17.958.629
Total Patrimônio*	(8.263.375)	(7.066.904)	3.129.177
Total Passivos & Patrimônio	13.622.617	13.312.434	21.087.806
Cálculo da Dívida Líquida:			
Obrigações por bancos e instituições financeiras curto e longo prazo	7.255.256	6.246.662	5.462.684
Obrigações por leasing de capital curto e longo prazo	1.238.740	1.189.182	1.730.843
Dívida Financeira Total	8.493.996	7.435.844	7.193.527
Passivos de arrendamento	3.168.105	2.960.638	3.172.157
Dívida Total	11.662.101	10.396.482	10.365.684
Caixa, equivalentes de caixa e investimentos líquidos**	(897.460)	(1.047.182)	(1.459.248)
Dívida Líquida Total	10.764.641	9.349.300	8.906.436

*Inclui participação não controladora.

**Inclui “Caixa e equivalentes de caixa” e determinados investimentos de alta liquidez contabilizados como “Fundos de investimento privado” em “Outros ativos financeiros”.

LATAM Airlines Group S.A.

Principais índices financeiros

	Em 30 de setembro 2022	Em 31 de dezembro 2021	Em 31 de dezembro 2019
Caixa, equivalente a caixa e investimentos líquidos* como % das receitas LTM	10,2%	20,5%	14,0%
Dívida bruta (US\$ milhares)	11.662.101	10.396.482	10.365.684
Deuda bruta / EBITDAR Ajustado (12 meses)	9,4	nm	4,7
Dívida líquida (US\$ milhares)	10.764.641	9.349.300	8.906.436
Dívida líquida / EBITDAR Ajustado (12 meses)	8,7	nm	4,0

Observação: O EBITDAR Ajustado (LTM) refere-se ao EBITDAR Ajustado (Últimos Doze Meses) (US\$ mil). Em 30 de setembro de 2022, o EBITDAR Ajustado (Últimos Doze Meses) é calculado adicionando o EBITDAR Ajustado dos primeiros nove meses de 2022 (US\$ 794.265) ao EBITDAR Ajustado do ano inteiro para 2021 (US\$ 166.746) e subtraindo o EBITDAR Ajustado dos nove primeiros meses de 2021 (US\$ -281.332) = US\$ 1.242.343. Para os índices em 31 de dezembro de 2021 e 31 de dezembro de 2019, é calculado usando o EBITDAR Ajustado completo de doze meses em 2019 (US\$ 2.211.578) e 2021 (US\$ 166.746).

*Inclui “Caixa e equivalentes de caixa” e determinados investimentos de alta liquidez contabilizados como “Fundos de investimento privado” em “Outros ativos financeiros”.

LATAM Airlines Group S.A.

Frota Consolidada

	Em 30 de setembro, 2022		
	Aeronaves na Propriedade, Planta & Equipamento	Aeronaves no Direito de uso com IFRS 16	Total
Frota Passageiros			
Boeing 767-300 ER	13	-	13
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	171	114	285
Frota Carga			
Boeing 767-300F	15	1	16
TOTAL	15	1	16
TOTAL FROTA	186	115	301

LATAM Airlines Group S.A.

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

A LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" ou "a Companhia") às vezes usa informações ("itens não GAAP") que são derivadas das demonstrações financeiras consolidadas, mas não são apresentadas de acordo com as "Normas Internacionais de Relatórios Financeiros" ("IFRS", "princípios contábeis", "GAAP"). Esses ajustes para incluir ou excluir itens especiais proporcionam à administração uma ferramenta adicional para entender e analisar seu desempenho operacional principal e permitir uma comparação mais significativa no setor. Portanto, a LATAM acredita que essas medidas financeiras não GAAP podem fornecer informações úteis para investidores e outros.

Esses itens não GAAP podem não ser comparáveis a itens não GAAP com títulos semelhantes de outras empresas e devem ser considerados além dos resultados preparados de acordo com GAAP, mas não devem ser considerados substitutos 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 setembro					Para os nove meses findo em 30 de setembro				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
Custo de vendas	(2.182.141)	(1.357.160)	60,8%	(1.936.536)	12,7%	(5.952.569)	(3.420.576)	74,0%	(5.884.897)	1,1%
(+) Custos de distribuição	(111.041)	(73.802)	50,5%	(158.463)	-29,9%	(312.622)	(196.459)	59,1%	(446.782)	-30,0%
(+) Despesas administrativas	(138.170)	(98.348)	40,5%	(185.800)	-25,6%	(371.307)	(278.636)	33,3%	(515.435)	-28,0%
(+) Outras despesas	(92.943)	(263.537)	-64,7%	(115.412)	-19,5%	(397.056)	(412.525)	-3,7%	(322.004)	23,3%
TOTAL AJUSTADO DAS DESPESAS OPERACIONAIS	(2.524.295)	(1.792.847)	40,8%	(2.396.211)	5,3%	(7.033.554)	(4.308.196)	63,3%	(7.169.120)	-1,9%
Receita/(Perda) das atividades operacionais	(123.174)	(657.135)	-81,3%	273.931	-145,0%	(666.167)	(2.108.050)	-68,4%	398.176	-267,3%
(-) Despesas com atividades de reestruturação	182.329	176.879	3,1%	-	n.m.	385.769	954.848	-59,6%	-	n.m.
(-) Outros ganhos/(perdas)	3.969	1.030	285,3%	(5.042)	-178,7%	19.380	(39.505)	-149,1%	(6.969)	-378,1%
RESULTADO OPERACIONAL AJUSTADO	63.124	(479.226)	-113,2%	268.889	-76,5%	(261.018)	(1.192.707)	-78,1%	391.205	-166,7%
(+) Despesas com atividades de reestruturação	(182.329)	(176.879)	3,1%	-	n.m.	(385.769)	(954.848)	-59,6%	-	n.m.
(+) Outros ganhos/(perdas)	(3.969)	(1.030)	285,3%	5.042	-178,7%	(19.380)	39.505	-149,1%	6.969	-378,1%
(+) Ganhos/(perdas) em divisas	(37.552)	75.726	-149,6%	(74.788)	-49,8%	49.354	119.407	-58,7%	(41.834)	-218,0%
(+) Resultado das unidades de indexação	356	(624)	-157,1%	(2.573)	-113,8%	(2.442)	(961)	154,1%	(2.479)	-1,5%
Outras Receitas (Despesas) Ajustadas	(223.494)	(102.807)	117,4%	(72.319)	209,0%	(358.237)	(796.897)	-55,0%	(37.342)	859,3%
RESULTADO LÍQUIDO	(296.486)	(694.150)	-57,3%	87.022	-440,7%	(1.202.025)	(1.900.098)	-36,7%	(33.004)	3542,1%
(-) Imposto	(79.252)	(90.994)	-12,9%	(32.202)	146,1%	(88.185)	(663.312)	-86,7%	(22.928)	284,6%
(-) Despesas Financeiras	239.631	206.130	16,3%	145.813	64,3%	705.451	588.657	19,8%	426.058	65,6%
(-) Receitas Financeiras	(24.263)	(3.019)	703,7%	(4.063)	497,2%	(34.496)	(14.851)	132,3%	(16.263)	112,1%
(-) Depreciação e Amortização	303.444	290.855	4,3%	375.841	-19,3%	879.148	852.865	3,1%	1.079.214	-18,5%
EBITDA	143.074	(291.178)	-149,1%	572.411	-75,0%	259.893	(1.136.739)	-122,9%	1.433.077	-81,9%
(-) Outras Receitas (Despesas) Ajustadas	223.494	102.807	117,4%	72.319	209,0%	358.237	796.897	-55,0%	37.342	859,3%
EBITDA Ajustado	366.568	(188.371)	-294,6%	644.730	-43,1%	618.130	(339.842)	-281,9%	1.470.419	-58,0%
(-) Arrendamento de Aeronaves	32.853	43.465	-24,4%	-	-	176.136	58.510	201,0%	-	-
EBITDAR Ajustado	399.421	(144.906)	-375,6%	644.730	-38,0%	794.266	(281.332)	-382,3%	1.470.419	-46,0%

	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)	n.m.
(+) 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	n.m.
(-) Imposto	568.935	(53.697)	n.m.
(-) 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	n.m.
(-) Outras Receitas (Despesas) Ajustadas	2.180.493	36.035	5951,0%
EBITDA Ajustado	46.117	2.211.578	-97,9%
(-) Arrendamento de Aeronaves	120.629	-	n.m.
EBITDAR Ajustado	166.746	2.211.578	-92,5%