



 **LATAM**  
AIRLINES

MEMORIA INTEGRADA 2019

# ÍNDICE

## 03 Presentación

## 05 Destacados

## 08 Mensaje del CEO

## 10 Quiénes somos

11 Récord histórico: 74,2 millones de pasajeros transportados en 2019

14 Modelo de generación de valor

15 Línea de tiempo

18 Flota

20 Operaciones

26 Premios y reconocimientos

## 27 Gobierno corporativo

28 Lineamientos de actuación

30 Estructura de gobierno

35 Estructura de propiedad

39 Política financiera

## 42 Sostenibilidad

43 Juntos, más sostenibles

45 Foco estratégico

51 Compromiso con ODS

## DIMENSIÓN ECONÓMICA

### 55 Nuestro negocio

56 Contexto de la industria

57 Resultados financieros

60 Información bursátil

61 Gestión de riesgos

63 Plan de inversión

### 64 Proveedores

65 Aliados del negocio

68 Directo al grano: sostenibilidad en la mira

### 69 Clientes

70 La mejor experiencia

72 Transformación tecnológica

74 Directo al grano: puntualidad

## DIMENSIÓN AMBIENTAL

### 75 Medio ambiente

76 Políticas y sistemas

77 Directo al grano: cambio climático

78 Ecoeficiencia de las operaciones

## DIMENSIÓN SOCIAL

### 87 Empleados

88 Directo al grano: una labor más cercana

89 Gestión y desarrollo

92 Perfil y distribución de los empleados

94 Directo al grano: personal protegido

### 95 Seguridad

96 Directo al grano: seguridad en primer lugar

97 Responsabilidad compartida

### 99 Sociedad

100 Directo al grano: impulso a la región

101 Cuido mi Destino

104 Avión solidario

105 Ampliar el impacto

## 107 Metodología

108 Construcción del informe

110 Índice de contenidos GRI

116 Pacto global

117 Verificación externa

118 Glosario

## 119 Anexos

### 163 Informes financieros

164 Estados financieros 2019

256 Filiales y coligadas

296 Análisis razonado

### 303 Declaración jurada

### 304 Malla societaria

### 305 Créditos

Haga click en los botones  
y navegue por el PDF.



# Presentación

La Memoria Integrada 2019 refleja el compromiso de LATAM con la transparencia y la periódica rendición de cuentas a la sociedad. La publicación reúne los principales resultados del año en los temas más importantes para el negocio y los *stakeholders* del Grupo.

Por segundo año consecutivo, LATAM une la información financiera y no financiera de manera más consistente, tomando como base los principios de reporte integrado del Consejo Internacional de Reporting Integrado (IIRC por sus siglas en inglés) y los lineamientos de la Iniciativa de Reporte Global (GRI por sus siglas en inglés), principal referente de comunicación de sostenibilidad en el mundo.

## PARA LEER LA MEMORIA

Son seis grandes bloques de información:

### Bloque 1

Concentra la **información institucional**: quién es la empresa, dónde actúa, cómo es su proceso de toma de decisiones y cómo integra la sostenibilidad en el día a día de la gestión;

### Bloques 2, 3 y 4

Cubren el desempeño alcanzado en el año en las dimensiones **económica, ambiental y social**. La organización toma en cuenta el enfoque adoptado por el Índice de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI, por sus siglas en inglés);

### Bloque 5

Incluye **datos técnicos** sobre la publicación – metodología utilizada, carta de auditoría externa –, un glosario de siglas y la sección de Anexos, con información complementaria para el lector que desee profundizar su entendimiento sobre temas específicos;

### Bloque 6

Trata los **informes financieros** del Grupo. LATAM Airlines Group y la mayoría de sus filiales mantienen registros contables y elaboran estados financieros en dólares de los Estados Unidos de América (USD). Sin embargo, algunas de las filiales mantienen sus registros contables y elaboran sus estados financieros en pesos chilenos, pesos argentinos, pesos colombianos o reales brasileños.

En particular, LATAM Airlines Brasil mantiene sus registros contables y elabora sus estados financieros en reales brasileños. Los estados financieros consolidados de LATAM incluyen los resultados de estas filiales traducidos a dólares estadounidenses.

Las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS, por sus siglas en inglés), según lo emitido por la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB), requieren que los activos y pasivos se traduzcan a tipos de cambio de fin del periodo, mientras que las cuentas de ingresos y gastos se traducen al tipo de cambio de la fecha de la transacción, pese a que también podrá aplicarse un tipo de cambio mensual si las tasas no varían demasiado.



Para sugerencias,  
observaciones o dudas sobre  
el informe, envíe un e-mail a  
[investorrelations@latam.com](mailto:investorrelations@latam.com) o  
[sostenibilidad@latam.com](mailto:sostenibilidad@latam.com).

[102-53]

## SECCIONES

La sección de **Anexos** fue uno de los recursos editoriales adoptados para contrarrestar la aparente contradicción entre el compromiso con la objetividad y la necesidad de una mayor cobertura de la información para atender las necesidades de diferentes públicos. También se utilizaron enlaces externos para información adicional pertinente.

Tres secciones específicas contribuyen a la objetividad de la publicación:

### Destacados 2019

Ubicada al inicio de la Memoria, con los acontecimientos y números más relevantes;



## DIRECTO AL GRANO

Fichas temáticas sobre una selección de temas clave. Están organizadas en tres partes: Contexto y posicionamiento, donde se informa la relevancia del tema para LATAM, el sector aéreo o la sociedad; gestión del tema, con el enfoque del Grupo, incluyendo las oportunidades y los desafíos; y avances en 2019, un compilado de las acciones más recientes y sus resultados;



## Snapshot

Serie histórica de los principales indicadores; hay uno para cada capítulo de desempeño en las dimensiones económica, social y ambiental.

## CONVENCIONES ADOPTADAS

• En este informe anual, se hace numerosas referencias a “LATAM”. A no ser que el contexto lo requiera, las referencias a “LATAM Airlines Group” atañen a LATAM Airlines Group S.A., la entidad operadora no consolidada y las referencias a “LATAM”, “el Grupo”, “Sociedad”, “nosotros”, “nos” o el uso de la “Empresa” o la “Compañía” se refieren a LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales consolidadas: Transporte Aéreo S.A. (“LATAM Airlines Chile”), LATAM Airlines Perú S.A. (“LATAM Airlines Perú”), LATAM-Airlines Ecuador S.A. (“LATAM Airlines Ecuador”), LAN Argentina S.A. (“LATAM Airlines Argentina,” anteriormente Aero 2000 S.A.), Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (“LATAM Airlines Colombia”), TAM S.A. (“TAM” o “LATAM Airlines Brasil”), LAN Cargo S.A. (“LATAM Cargo”) y sus dos filiales regionales: Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (“LANCO”) en Colombia y Aerolíneas Brasileiras S.A. (“ABSA”) en Brasil. En noviembre de 2018, LATAM Airlines Group vendió su participación en su filial carguera mexicana Aero Transportes Mas de Carga S.A. Mas de C.V. (“MasAir”). Otras referencias a “LATAM”, según lo requiera el contexto, se refieren a la marca LATAM, lanzada en 2016 y que integra, bajo un nombre reconocido internacionalmente, todas las marcas afiliadas, como son LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Perú, LATAM Airlines Argentina, LATAM

Airlines Colombia, LATAM Airlines Ecuador y LATAM Airlines Brasil.

• Las referencias a “LAN” se refieren a LAN Airlines S.A., actualmente conocida como LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales consolidadas, en relación con circunstancias y hechos ocurridos antes de la fecha en que se completó la integración de LAN Airlines S.A. y TAM S.A.

• En este informe anual, a no ser que el contexto lo requiera de otro modo, las referencias a “TAM” son a TAM S.A. y sus filiales consolidadas, incluyendo TAM Linhas Aereas S.A. (“TLA”), que funciona bajo el nombre de “LATAM Airlines Brasil”, Fidelidade Viagens e Turismo Limited (“TAM Viagens”) y Transportes Aéreos Del Mercosur S.A. (“TAM Mercosur”).

• A lo largo del texto, entre corchetes, están señalados los **indicadores GRI**. Ese contenido también puede ubicarse en la sección Metodología, que abre el bloque 5 del informe y concentra la información técnica sobre la publicación.

**¡Disfrute de la lectura!**



## DESTACADOS 2019

90 AÑOS CONECTANDO PERSONAS Y DESTINOS



41.719 empleados

### ACUERDO CON DELTA AIR LINES

Red complementaria entre Norteamérica y Latinoamérica

Nuevos destinos en los demás continentes



Flota de 342 aviones de corto y largo alcance



Operación de pasajeros

74,2 millones de pasajeros transportados (récord histórico) + 5,4 millones respecto a 2018

145 destinos  
26 países  
155 códigos compartidos

Factor de ocupación: 83,5%  
Tráfico consolidado (Pasajero: RPK): +3,9%<sup>1</sup>  
Capacidad (Pasajero: ASK): +3,7%<sup>1</sup>



Más de 1.300 vuelos al día



Operación de carga

903,8 mil toneladas transportadas

152 destinos  
29 países

Tasa de ocupación: 55,5%  
Tráfico consolidado (Carga: RTK): +1,6%<sup>1</sup>  
Capacidad (Carga: ATK): +0,4%<sup>1</sup>

<sup>1</sup> En comparación con 2018, excluyendo la venta de MasAir a fines de 2018.

ASK: available seat-kilometers.

ATK: available ton-kilometers.

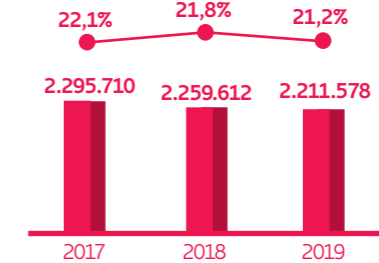
RPK: revenue passenger-kilometers.

RTK: revenue ton-kilometers.

## DESEMPEÑO ECONÓMICO

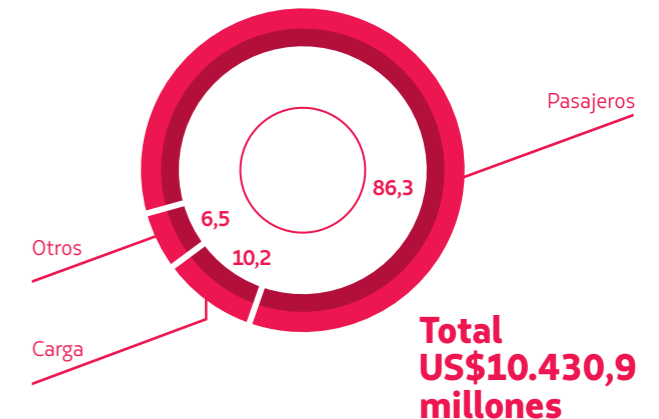
### EBITDA (US\$ mil)

● Margen de EBITDA



EBITDA utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización. Los valores de 2017 y 2018 han sido re expresados de acuerdo a las normas contables IFRS 2016.

### Ingresos 2019 (%)



US\$742 millones de resultado operacional

- Margen operacional de 7,1%
- Nivel de endeudamiento estable, en torno a 4,0x

## DESTACADOS 2019

### SEGURIDAD

- ▶ Sistema de Gestión de la Seguridad y auditorías periódicas
- ▶ Compromiso y participación de la gerencia
- ▶ Programas de control de fatiga y apoyo psicológico a pilotos y copilotos



**Seguridad laboral**  
Descenso de 20% en la tasa de lesiones en comparación con 2018.

**Reducción acumulada de 52% desde 2014 (cinco años).**

### LA MEJOR EXPERIENCIA

Elegida la **más puntual** en los dos rankings principales del sector<sup>1</sup>



#### Transformación de las cabinas

de gran parte de la flota, con una inversión de **US\$400 millones hasta 2020**

- Más espacio y privacidad
- Distribución inteligente de los asientos

<sup>1</sup> Ranking OAG (Official Airline Guide) 2020 – categoría Mega Airlines (las 20 más grandes del mundo en número de vuelos programados) y ranking Cirium 2020, categoría Global Airlines – Network.

<sup>2</sup> Ya implementada en LATAM Chile, LATAM Perú, LATAM Colombia, LATAM Ecuador y LATAM Argentina.



#### Para cada perfil de pasajero

**Nuevas tarifas Basic economy<sup>2</sup>: para quienes viajan sin equipaje**

**Premium economy: servicios exclusivos**

**Opciones diferenciadas de experiencia a bordo en rutas y horarios específicos**



### Tecnología

- Kioscos de auto check-in e impresión de la tarjeta de embarque y la etiqueta de equipaje en aeropuertos
- Autodespacho de equipaje y reconocimiento facial por biometría en fase de prueba en aeropuertos de Brasil, Ecuador, Inglaterra, Uruguay y Estados Unidos
- Reserva de pasaje en la App o el sitio web de LATAM
- Mapamundi interactivo en el sitio web con sugerencias de vuelos y precios, además de la opción de aplicar filtros para refinar la búsqueda
- Plataforma LATAM Play disponible para smartphones, tabletas o laptops.

## DESTACADOS 2019

### SOSTENIBILIDAD

- ▶ **Una de las tres aerolíneas más sostenibles del mundo**, según el Índice Dow Jones de Sostenibilidad (DJSI) – categoría World por 6° año consecutivo
- ▶ Presencia en la serie de índices **FTSE4Good**, del Financial Times Stock Exchange (FTSE), de la bolsa de valores de Londres (Inglaterra)
- ▶ Contribución a los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)



#### Compromiso con la región

##### Cuido Mi Destino

- Desarrollo de turismo sostenible en Sudamérica.
- 9 proyectos en 2019 (Argentina, Chile, Colombia y Perú)
- Más de 10 mil personas impactadas.

##### Avión Solidario

- Atención a necesidades de salud y catástrofes naturales.
- 4,1 mil pasajes donados y 87 toneladas de carga transportada ante necesidades de salud y ayuda humanitaria.
- Más de 800 órganos y tejidos transportados.

### CAMBIO CLIMÁTICO

Consumo evitado de más de **60,6 millones** de galones de combustible



Suficiente para abastecer más de **1.650 vuelos** de ida y vuelta entre Santiago y Nueva York.

### ECOEficiencia

#### Concepto de viaje sostenible

- ▶ Programa Recicla tu Viaje en LATAM Chile: recolección selectiva en los vuelos domésticos y participación de clientes y proveedores
- ▶ Estudios para eliminar los plásticos de uso único en los vuelos

**133.120 t de CO<sub>2</sub>e** de emisiones compensadas



**14,5 mil tCO<sub>2</sub>e** de emisiones terrestres en LATAM Argentina, LATAM Chile, LATAM Colombia y LATAM Ecuador

# Mensaje del CEO

[102-14]

Nos mueve la misión de conectar personas y destinos. En el marco de la celebración de nuestros 90 años de historia, logramos poner en práctica ese propósito transportando a más de 74 millones de pasajeros que eligieron a LATAM para volar. Una cifra récord para la Compañía. Nos satisface la certeza de ofrecer un nivel de servicio que mejora día a día y que se adapta a las distintas necesidades de nuestros pasajeros. Los niveles de puntualidad que alcanzamos en 2019 fueron reconocidos en los principales rankings a nivel mundial y reflejan nuestro compromiso con la calidad del servicio. Con un nivel de puntualidad de 88%, LATAM fue elegido como el grupo de aerolíneas más puntual del mundo entre los 20 grupos principales de aerolíneas, según la OAG (Official Airline Guide), y el más puntual del mundo en la categoría Global Airlines-Network de acuerdo a Cirium.

Durante el 2019, nuestros pasajeros fueron testigos del proyecto de transformación de las cabinas, que ya se ha aplicado a 67 aeronaves y continuará en 2020, con una inversión total de US\$400 millones. Para ofrecer alternativas atractivas a nuestros pasajeros y de acuerdo con sus diferentes perfiles y

necesidades, estrenamos una nueva tarifa — *Basic economy* —, ideal para viajes cortos o para quienes viajan sin equipaje. Además, recientemente lanzamos una clase de cabina superior — *Premium economy* —, que ofrece servicios exclusivos tanto en el aeropuerto como a bordo y que está disponible en todos nuestros vuelos domésticos e internacionales operados con aviones de la familia A320.

Otro hito relevante fue la unificación de nuestros programas de lealtad bajo la marca única LATAM Pass, que ahora es el cuarto mayor programa de pasajero frecuente en el mundo con más de 30 millones de miembros. Tan sólo en 2019, nuestros clientes canjearon 7 millones de pasajes aéreos.

En un mundo cada vez más digitalizado, seguimos invirtiendo en tecnología para mejorar la experiencia de nuestros pasajeros y garantizarles más autonomía. En 2019, registramos un incremento de 30% en el uso de nuestros kioscos de auto *check-in* e impresión de tarjetas de embarque y etiquetas de equipaje. Estamos trabajando para garantizar que todo el proceso previo al embarque pueda ser 100% automatizado. Ya hemos implementado un sistema de *self bag drop* en algunos aeropuertos en donde operamos: São Paulo, Brasilia y Río de Janeiro, en Brasil, Londres (Inglaterra), Bogotá (Colombia) y Quito (Ecuador).

Comprometidos con la conectividad, lanzamos 26 nuevas rutas en 2019, 12 de las cuales son internacionales. Además, firmamos una alianza estratégica con Delta Air Lines, que nos ayudará a ofrecer a

nuestros pasajeros aún más opciones de vuelos y menores tiempos de conexión a través de un acuerdo de operación conjunta (*Joint Business Agreement* o JBA). Sin embargo, nuestro acuerdo con Delta va más lejos que un JBA. Buscaremos sinergias que fortalezcan nuestros procesos y operaciones y tendremos una mayor flexibilidad financiera tras la venta y asignación de compromisos de compra de 14 aviones A350. Además, Delta adquirió un 20% de las acciones de LATAM, lo que fortalece el compromiso con el éxito de esta alianza. LATAM ahora cuenta con dos grandes líneas aéreas como socios, Delta Air Lines y Qatar Airways.

Estas alianzas con aerolíneas de clase mundial, como lo son Delta y Qatar, son reflejo de lo que hemos construido en la región en los últimos años. Somos una organización más simple, eficiente y competitiva, preparada para enfrentar las variaciones de un mercado dinámico y altamente susceptible al entorno. Los resultados de 2019 demuestran esa resiliencia.

En el balance que hago del año que pasó, no puedo dejar de mencionar las crisis sociales por las que pasan algunos de los países de la región. Más allá de mirar los desafíos que eso supone al negocio, estamos constantemente empatizando y comprendiendo lo que está pasando en nuestra región.

Desde el punto de vista económico, experimentamos una desaceleración en el mercado aéreo internacional en América Latina, influida por un entorno económico y social difícil en la región. No obstante, LATAM cerró el año con un resultado operacional de US\$742 mi-



**Enrique Cueto**  
CEO LATAM Airlines Group

llones y un margen operacional de 7,1%, en línea con lo esperado por la Compañía. La utilidad neta alcanzó US\$190 millones y nuestro flujo de caja después de inversiones fue de US\$1,1 mil millones, lo que nos permitió mantener un nivel sano de liquidez y un nivel de endeudamiento estable en torno a 4,0x.

Sabemos que la sostenibilidad del Grupo no depende sólo de nuestra solidez financiera. Al trabajar por la continuidad de LATAM en el tiempo, buscamos también contribuir al desarrollo económico de las regiones donde operamos, progreso social, reducción de



# La resiliencia que nos caracteriza y el privilegio de actuar en una región extraordinaria nos fortalece frente al futuro.

los impactos ambientales de nuestras actividades y conservación del medio ambiente. De esta forma, queremos que nuestro plan de vuelo sea un aporte concreto, para un mundo más equilibrado y justo para todos. Por sexta vez consecutiva, fuimos reconocidos como una de las tres aerolíneas más sostenibles del mundo, según el Índice de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI, por sus siglas en inglés) y la única de la América en integrar el índice. Por primera vez, también fuimos incluidos en la serie de índices FTSE4Good, del Financial Times Stock Exchange (FTSE), de la Bolsa de Valores de Londres (Inglaterra).

Otro hito relevante en 2019 fue la nueva evaluación que realizamos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), para identificar nuestra contribución al cumplimiento de dicha agenda global. El análisis re-

validó la conexión más efectiva de LATAM con siete de los 17 objetivos y, en particular con el ODS 13, que trata de las acciones para combatir el cambio climático.

Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la operación es el objetivo principal de nuestra estrategia y estamos alineados con las metas más ambiciosas del Acuerdo de París, con acciones que buscan limitar a 1,5°C el aumento de la temperatura global para fin de siglo. Mantenemos un programa dedicado a identificar e implementar acciones de eficiencia en el uso del combustible desde 2010 y, como resultado de las iniciativas que integran el programa, dejamos de consumir 60,6 millones de galones de combustible en 2019, evitando la emisión de 578 mil toneladas de GEI y reduciendo costos en cerca de US\$145 millones.

En lo que se refiere a la producción y al consumo responsable, otro objetivo de la agenda de las Naciones Unidas, lanzamos de forma pionera un programa de reciclaje a bordo, activado en forma de programa piloto en los vuelos domésticos de Chile en 2019 y que se hará extensivo a otras operaciones en 2020. Ésta es una de las maneras que encontramos para poner en práctica nuestro objetivo de hacer los viajes más sostenibles. Queremos involucrar a nuestros clientes en el tema, generando conciencia de que la conservación del medio ambiente debe ser una tarea compartida por todos.

En el eje social, celebramos los 10 años del programa “Cuido Mi Destino”, que desarrolla turismo sostenible en distintos lugares de Sudamérica, un ejemplo de nuestro compromiso con el desarrollo integral de las regiones en donde estamos presentes, a través de proyectos de conservación y desarrollo social. Con el Avión Solidario Salud y el Avión Solidario Catástrofe, ponemos nuestra conectividad y estructura al servicio de las demandas de las comunidades de la región. Atendiendo necesidades de salud, nos transformamos en un puente aéreo de conexión entre los equipos multidisciplinarios y los pacientes. En situaciones de desastres naturales, apoyamos a las localidades afectadas con ayuda humanitaria y transporte de equipos.

En abril de 2020, dejaré la dirección de LATAM tras 25 años. Estoy orgulloso de la trayectoria que recorrimos y confío en el futuro que nos espera. Agradezco a los accionistas por la confianza depositada durante este tiempo; a los clientes, por elegir volar con LATAM; y, en particular, a nuestro equipo de emplea-

dos, por el enorme honor de liderarlos durante todos estos años. Asume el cargo de CEO del Grupo LATAM Roberto Alvo, que ha estado con nosotros desde hace 18 años. El liderazgo y conocimiento de la industria de Roberto nos ayudarán a volar aún más lejos. A él, mis más sinceros deseos de éxito.

Los inicios de 2020 han estado marcados por las consecuencias de la COVID-19, que desafía a la sociedad, gobiernos e industrias por completo. La pandemia está cobrando vidas en varias partes del mundo, sobrecargando los sistemas de salud e impactando la economía. Este panorama ha conducido a las aerolíneas al momento más crítico de su historia. La envergadura e imprevisibilidad de esta crisis hacen difícil anticipar resultados, pero estamos actuando con rapidez para asegurar la sostenibilidad del Grupo a largo plazo. Ésta es la mayor crisis de la historia para los sectores del turismo y de la aviación civil. Sobrepasarla, como segmento económico y como sociedad, depende de ajustes más allá de lo que puede hacer cada empresa individualmente o hasta el sector de forma coordinada, y requiere del apoyo mancomunado público-privado.

La confianza que tenemos en nuestros equipos de trabajo, la resiliencia que nos caracteriza y el privilegio de actuar en una región extraordinaria nos fortalece para enfrentar el momento más desafiante de la historia de la compañía.

Sigamos adelante, para llegar, “Juntos, más lejos”.

**Enrique Cueto**  
CEO LATAM Airlines Group

# QUIÉNES SOMOS



## EN ESTE CAPÍTULO

- 11** Récord histórico: 74,2 millones de pasajeros transportados en 2019
- 14** Modelo de generación de valor
- 15** Línea del tiempo
- 18** Flota
- 20** Operaciones
  - 20 Mercado internacional
  - 21 Mercado doméstico
  - 21 LATAM Cargo
  - 23 LATAM en el mundo
  - 24 Operaciones domésticas
  - 25 Programa de Pasajero Frecuente
- 26** Premios y reconocimientos


# Récord histórico: 74,2 millones de pasajeros transportados en 2019

[102-1, 102-2, 102-6 y 102-7]

Como el principal grupo de aerolíneas de Latinoamérica y uno de los más grandes del mundo, LATAM Airlines llega a 145 destinos en 26 países. En el transporte de pasajeros, opera en los mercados domésticos de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú y opera vuelos regionales dentro de Sudamérica, así como vuelos de larga distancia hacia los cinco continentes. A través de los *hubs* de São Paulo/Guarulhos (Brasil), Lima (Perú) y Santiago (Chile), potencia su red de conexiones en Sudamérica, facilitando el acceso a los destinos más diversos. En 2019, año que marcó los 90 años de LATAM, se registró un dato histórico en número de pasajeros transportados: 74,2 millones. La operación de carga cubre 152 destinos de 29 países y movilizó 903,8 mil toneladas en 2019.

Con sede en Chile, LATAM cuenta con aproximadamente 42 mil empleados. En 2019, el EBITDA (utilidad antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización) fue de US\$2.212 millones, el resultado operacional alcanzó US\$742 millones y la utilidad neta fue de US\$190 millones. Las acciones del Grupo se transan en la bolsa de valores de Santiago (Chile) y de Nueva York (Estados Unidos).

La presencia de LATAM en la región, su estrategia de negocio bien definida y los resultados consistentes fueron esenciales para la estructuración del acuerdo firmado con Delta Air Lines. Éste consiste en un acuerdo comercial, el aporte de US\$350 millones relacionado a los costos de transición para la implementación del acuerdo, la venta y traspaso de



**Sigue en curso el proceso de unificación de la marca LATAM. El Grupo cerró 2019 con la nueva marca aplicada en 98% de la identidad corporativa de más impacto y visibilidad, como hangares y edificios y 45,3% de la flota.**

compromisos de flota, y la reciente adquisición del 20% del capital de LATAM por la aerolínea norteamericana en una Oferta Pública de Adquisición de acciones (*lea más en la página 13*).

**[+]** Descubra más:

- Participación en el DJSI: *página 49*;
- Constitución legal y objeto del Grupo: *página 120*;
- Estructura física (propiedad, unidades y equipos): *páginas 120 y 121*;
- Información de la empresa: *página 120*.

## ESTRATEGIA: ENFOQUE EN EL CLIENTE

En los últimos años, LATAM se ha centrado en un amplio proceso de transformación que buscaba hacerla más simple y eficiente, preparada para reaccionar con rapidez y anticiparse a los cambios externos.

Tras reducir costos, consolidar un modelo de negocio más eficiente y alcanzar la solidez financiera, el Grupo está aún más enfocado en el servicio al cliente y en ofrecer una mejor propuesta de valor para los distintos perfiles de clientes: desde los pasajeros que viajan con frecuencia o por negocios hasta los pasajeros que eligen a LATAM para volar por primera vez. El objetivo de LATAM es entregar al pasajero un proceso fluido y sin interrupciones y asegurar que todo funcione de la mejor manera posible para que el cliente tenga la mejor experiencia, desde el momento en que decide viajar y va a adquirir su pasaje hasta que baja del avión. En la práctica, este compromiso significa mantener y mejorar aquellos atributos que son los principales de la marca LATAM: su red de destinos y el potencial de conectividad (ofrecer más destinos, con mayor frecuencia y posibilidad de conexiones), excelencia operacional y un programa de

lealtad único y atractivo para sus pasajeros frecuentes, además de servicios y productos personalizados para cada perfil de pasajero. Todo ello sólo puede ser entregado gracias al esfuerzo de los empleados, que representan a LATAM en gran parte de las interacciones con los clientes.

En 2019, LATAM inició un proyecto de transformación de las cabinas, que abarca gran parte de los aviones de la flota, con una inversión de US\$400 millones al 2020. La iniciativa busca mejorar la experiencia de los pasajeros que desean mayor comodidad, particularmente en viajes de larga distancia, ofrecer más opciones a los pasajeros de la cabina principal y permitir a LATAM ampliar la oferta de asientos. El nuevo modelo de cabinas ya ha sido aplicado en 67 aeronaves, partiendo por la flota de LATAM Brasil y LATAM Perú.

El Grupo invierte, también, en tecnología, para hacer más práctica la experiencia de los clientes con la marca y dar más control de su viaje al pasajero. En 2019 LATAM avanzó con la implementación del sistema *self bag drop*, que permite al pasajero imprimir la etiqueta de viaje, etiquetar y despachar su equipaje, contando con el apoyo de un empleado de LATAM en caso de ser necesario. De manera transversal, la tecnología también alcanza las más diversas áreas y frentes del negocio, siendo fundamental para que el Grupo opere un promedio de más de 1.300 vuelos diarios.

## REFERENTE EN CONECTIVIDAD

- **Líder en frecuencias:** en el 60% de las rutas, medido en ASK<sup>1</sup>, LATAM es el líder de frecuencia relativo a las otras aerolíneas que operan esas rutas.
- **Amplia red de destinos:** LATAM ofrece servicio a más del 80% de los pasajeros de los países<sup>2</sup> donde opera ya sea en vuelos directos, en conexión o a través de alianzas.
- **Mejores itinerarios:** 1/3 de los clientes de LATAM declaran que la principal razón para volar con la compañía es la calidad del itinerario, ya sea por los horarios de los vuelos y/o rutas más adecuadas (más cortas y con menos conexiones)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ASK: *available seat kilometers* (Asiento por Kilómetro Ofrecido) – número de asientos disponibles multiplicado por la distancia volada. Considera todas las rutas operadas en 2019.

<sup>2</sup> Considera la oferta de destinos de LATAM en 2019 y todos los vuelos comerciales en los países operados por el Grupo en el mismo periodo.

<sup>3</sup> Según encuesta realizada en 2019.



## LATAM Airlines: electa la más puntual entre las 20 aerolíneas más grandes del mundo por segundo año consecutivo.

Particularmente en lo que se refiere a la red de destinos y conectividad, LATAM lanzó 26 nuevas rutas durante 2019. Por otro lado, se acordó con Delta Air Lines la implementación de un *Joint Business Agreement* (JBA), sujeto a aprobación regulatoria, para conectar de mejor forma Norteamérica con Sudamérica.

A su vez, LATAM anunció su salida de la alianza **oneworld** a partir del 1 de mayo de 2020, lo que no afecta la mayoría de los acuerdos bilaterales que LATAM mantiene con otras aerolíneas que integran la alianza.

El desempeño en puntualidad fue otro dato sobresaliente en 2019. Por segundo año consecutivo, LATAM fue elegida como la más puntual entre las 20 principales aerolíneas del mundo en cantidad de vuelos programados, según la OAG (Official Airline Guide) y se ubicó en quinto lugar en el *ranking* general. El Grupo también fue reconocido como el más puntual del mundo en la categoría *Global Airlines – Network*, según Cirium.

### ACUERDO CON DELTA AIR LINES

En septiembre, LATAM Airlines y Delta Air Lines anunciaron un acuerdo estratégico, que establece una inversión de US\$1,9 mil millones por parte de Delta para adquirir 20% del capital de LATAM (equivalente a US\$16 por acción). El acuerdo es un reconocimiento importante de LATAM como grupo de aerolíneas líder de Latinoamérica, demostrando la solidez de su modelo de negocio.

Además de una mayor conectividad para los clientes, el acuerdo dará cabida a oportunidades de sinergias y de intercambio de buenas prácticas en otras áreas, como flota, mantenimiento, tecnología, gestión de proveedores y otras. Para cubrir los costos de transición, Delta aportará un total de US\$350 millones.

Uno de los puntos del acuerdo establece que Delta asuma el compromiso de la compra de 10 aeronaves A350 de LATAM con Airbus, y la venta de 4 aeronaves A350 de LATAM a Delta. Esto resultará para el Grupo LATAM en una mejora en el flujo de caja y en la estructura de capital, así como una reducción de deuda futura.

Una vez que se cumpla con los requerimientos regulatorios exigidos por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, las autoridades locales de Chile, Brasil, y otras autoridades sudamericanas pertinentes, se abrirá la posibilidad de combinar dos redes complementarias entre Norteamérica y Sudamérica para ofrecer mayor conectividad entre ambas regiones y con acceso a 435 destinos alrededor del mundo.



## MODELO DE GENERACIÓN DE VALOR



## LÍNEA DE TIEMPO

En 2019, LATAM celebró sus 90 años, una historia de casi un siglo, acotada por el compromiso de conectar cada vez más personas y destinos. A continuación, tenemos los principales hitos de esa trayectoria.

1929

Creación de LAN (Línea Aérea Nacional de Chile) por parte del Comandante Arturo Merino Benítez.

1946

Primer vuelo internacional Santiago (Chile) – Buenos Aires (Argentina).

1956

Inauguración de operaciones a Lima (Perú).

1958

Inicio de operaciones a Miami (Estados Unidos).

1961

Creación de TAM (Taxi Aéreo Marília), por cinco pilotos de vuelos charter.

1970

LAN comienza a ofrecer vuelos a Europa.

1975

Fundación de Tam Transportes Aéreos Regionais por el capitán Rolim Adolfo Amaro.

1976

Inicio de servicios de TAM en ciudades brasileras, especialmente en Mato Grosso y São Paulo.

1983

Constitución de línea aérea nacional – Chile limitada, a través de la CORFO (Corporación de Fomento de la Producción).

1985

LAN se transforma en una sociedad anónima.

1986

TAM adquiere a VOTEC (Brasil Central Linhas Aéreas), otra aerolínea regional que operaba en los sectores norte y centro de Brasil.

1989

Comienza el proceso de privatización: Gobierno de Chile vende 51% del capital accionario a inversionistas nacionales y a Scandinavian Airlines System (SAS).

1990

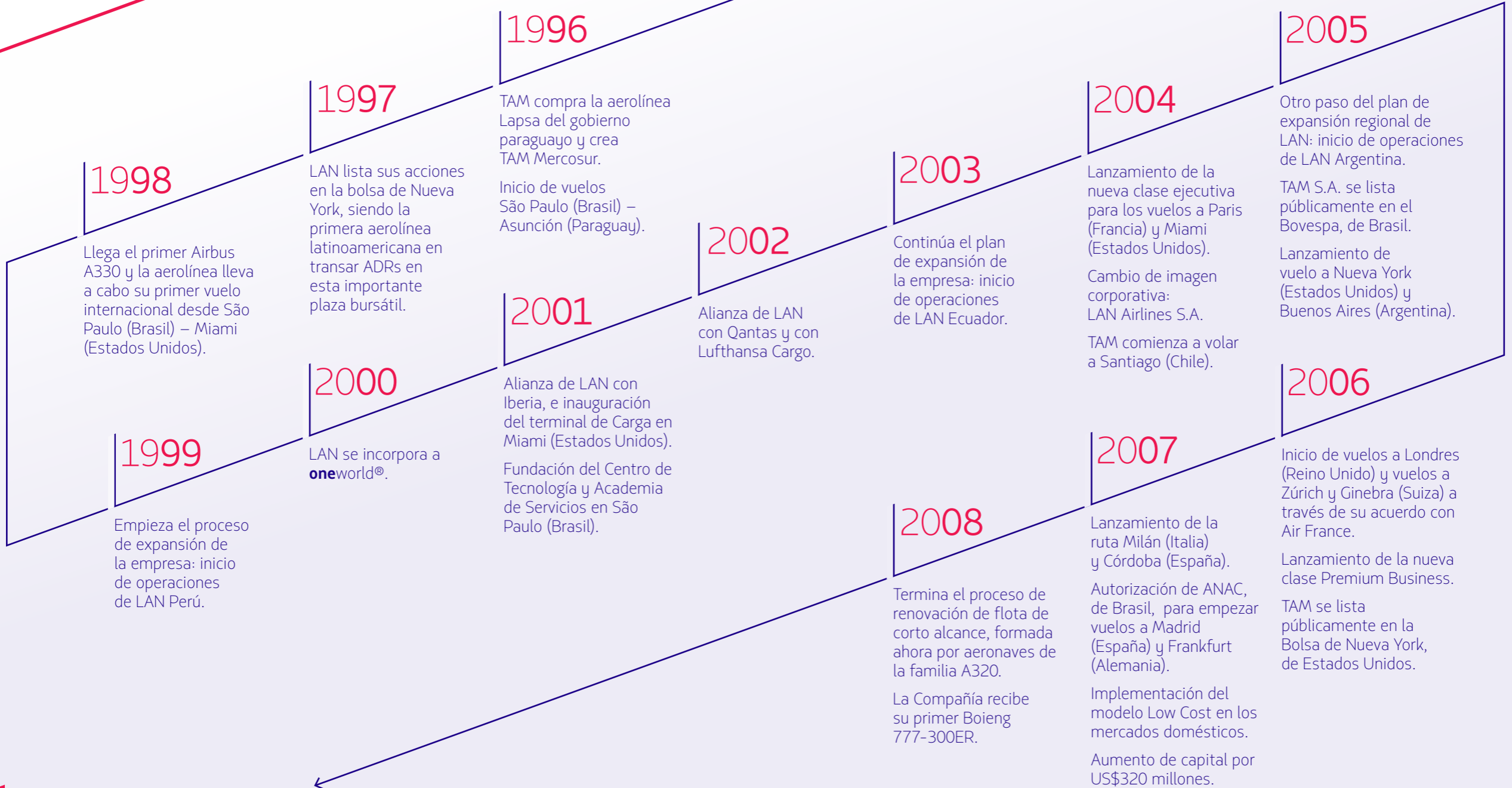
Brasil Central es renombrada TAM – Transportes Aéreos Meridionais.

1993

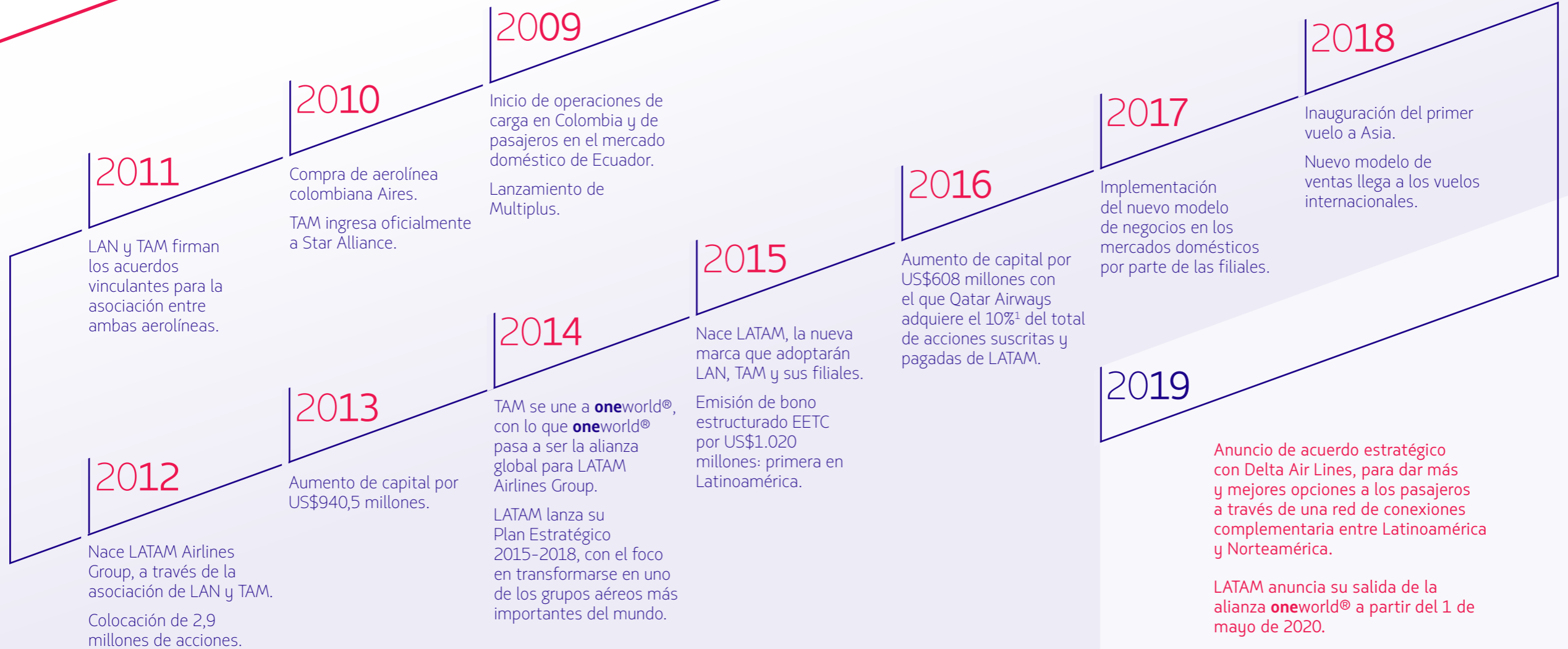
TAM establece TAM Fidelidade, el primer programa de viajero frecuente en Brasil.

1994

Culmina el proceso de privatización de la Compañía con la adquisición de los actuales controladores y otros accionistas del 98,7% de las acciones de la sociedad.







<sup>1</sup> Qatar tiene el 9,9999998% del total de acciones suscritas y pagadas de LATAM.



# Flota

La flota de LATAM está conformada por 342 aviones, con una edad promedio bajo 9 años. Con los modelos más modernos en sus categorías, la flota para vuelos de largo alcance cuenta con 80 aviones, de los cuales 13 son Airbus A350-900 y 26 son Boeing 787 Dreamliner, versiones 8 y 9. Los modelos son referentes mundiales en eficiencia en el consumo de combustible y la reducción de emisión de gases de efecto invernadero y ruido. De los 250 aviones de la familia Airbus A320 que operan los vuelos domésticos y regionales en Latinoamérica, se encuentra el modelo A320neo, que consume 15% menos combustible y genera 50% menos ruido que el modelo similar de la generación anterior. La flota la completan 12 aviones Boeing 767F de LATAM Cargo que, en una estrategia combinada, utiliza los cargueros y también el espacio de carga de los aviones de pasajeros.

**342**  
**aviones, con una edad promedio bajo 9 años y de los modelos más modernos de sus categorías, integran la flota de LATAM.**

En 2019, LATAM Airlines Brasil incorporó a su flota 14 aviones Airbus A320-200 para utilizar en el mercado doméstico, para operar principalmente en los aeropuertos de Guarulhos (Sao Paulo) y Santos Dumont (Río de Janeiro), aprovechando nuevas oportunidades en el mercado brasileño.

Como parte del acuerdo firmado con Delta Air Lines, la aerolínea norteamericana asumió el compromiso de adquirir 14 aviones Airbus A350 de LATAM: cuatro de la flota actual y diez que integran los compromisos de flota del Grupo, cuya entrega está prevista a partir de 2020. El movimiento contribuye a la flexibilidad financiera del Grupo, con la mejora del flujo de caja y no compromete su estrategia de crecimiento, ya que LATAM mantie-

ne aviones en subarriendo con terceros y continúa avanzando con la modernización de las cabinas de gran parte de su flota la que considera aumentar el número de asientos por avión.

## MANTENIMIENTO

LATAM cuenta con instalaciones de mantenimiento general, de línea y de componentes, todas equipadas y certificadas para atender a la flota Boeing y Airbus. Sus dos bases de Mantenimiento, Reparación y Operación (MRO) son responsables del mantenimiento general de las aeronaves del Grupo, además de eventualmente dar servicio a terceros. También corresponde a las bases de MRO planificar y ejecutar las devoluciones de aviones, en cumplimiento con el plan de flota del Grupo.

La base chilena está ubicada cerca del Aeropuerto Internacional de Santiago. Con capacidad para atender simultáneamente dos aviones de corto alcance (*narrow body*) y uno de largo alcance (*wide body*), cuenta también con espacios de apoyo, donde se realizan actividades de adaptación del interior de las cabinas, incluyendo la instalación de los sistemas de entretenimiento.

En Brasil, la base de mantenimiento está ubicada en São Carlos, dentro de São Paulo y puede atender hasta ocho aeronaves al mismo tiempo. La unidad cuenta también con más de 30 tiendas de componentes técnicos, un hangar dedicado al decapado y pintura y un área de ingeniería de soporte, entre otros.

Las dos bases de MRO de LATAM realizaron 425 servicios de mantenimiento durante el año, lo que se traduce en un 71% de mantenimiento total de la flota; el remanente quedó a cargo de proveedores externos. Los servicios realizados en las unidades propias sumaron 1,35 millones de horas-hombre trabajadas.

La red de mantenimiento de línea está distribuida en los hangares de LATAM en Santiago (Chile); São Carlos, Congonhas/São Paulo y Brasilia (Brasil); Lima (Perú), Aeroparque/Buenos Aires (Argentina) y Miami (Estados Unidos), entre otros. La red incluye una serie de servicios automatizados e integrados que aseguran el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y regulaciones locales e internacionales.



Al 31 de Diciembre de 2019	Aeronaves incluidas en activos por derecho de uso	Aeronaves incluidas en propiedad, planta y equipo	Total
<b>FLOTA OPERATIVA</b>			
<b>Flota pasajeros</b>			
Airbus A319-100	9	37	46
Airbus A320-200	46	96	142
Airbus A320-Neo	6	7	13
Airbus A321-200	19	30	49
Airbus A350-900	7	6	13
Boeing 767-300 ER	2	29	31
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	10	6	16
<b>Total</b>	<b>109</b>	<b>221</b>	<b>330</b>
<b>Flota carga</b>			
Boeing 767-300F	1	11	12
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
<b>Total Flota</b>	<b>110</b>	<b>232</b>	<b>342</b>

	Longitud (m)	Envergadura (m)	Asientos/Volumen de carga (m <sup>3</sup> )	Velocidad crucero (km/h)	Peso máximo de despegue (kg)
<b>Flota corto alcance</b>					
Airbus A319-100					
Airbus A319-100	33,8	34,1	144	830	70.000
Airbus A320-200	37,6	34,1	156-168-174	830	77.000
Airbus A320-200-Neo	37,6	34,1	174	830	77.000
Airbus A321-200	44,5	34,1	220	830	89.000
<b>Flota largo alcance</b>					
Airbus A350-900	66,8	64,8	348	903	186.880
Boeing 767-300	54,9	47,6	221-238	851	186.880
Boeing 777-300 ER	73,9	64,8	379	894	346.500
Boeing 787-8	56,7	60,2	247	903	227.900
Boeing 787-9	62,8	60,2	313	903	252.650
<b>Flota carga</b>					
Boeing 767-300 F	54,9	47,6	445,3	851	186.880

# Operaciones

## MERCADO INTERNACIONAL

La operación internacional de pasajeros, que incluye los vuelos regionales entre Sudamérica y Centroamérica y los vuelos de larga duración hacia los cinco continentes, representó 44,8% del ingreso total del Grupo en 2019. Tomando en cuenta sólo los ingresos por pasajeros, los vuelos internacionales representaron 50,6%. En el consolidado del año, 16,2 millones de personas viajaron con LATAM a destinos internacionales, una disminución de 1,6% respecto al año anterior, cuando el Grupo transportó 16,5 millones de pasajeros en sus vuelos internacionales.

La demanda de pasajeros, medida en RPK (*revenue passenger kilometers*), que equivale al número de pasajeros pagados transportados multiplicado por la distancia volada, aumentó 4,6% en comparación con el 2018. La oferta, medida en ASK (*Available Seat Kilometers*), que equivale al número de asientos disponibles multiplicado por la distancia volada, creció 4,1% en comparación con el año anterior. Con estos resultados, el factor de ocupación aumentó en 0,4 puntos porcentuales en comparación con 2018 y fue de 83,5%.

En Sudamérica, LATAM opera, en promedio, 162 vuelos diarios entre países de la región y tiene la mayor participación de mercado de la región, con un 43,6%, seguida por Avianca (19,3%), Gol (9,6%) y Aerolíneas Argentinas (8,7%). De las 12 rutas abiertas en 2019, tres ofrecen vuelos directos, sin conexiones, de la capital brasileña (Brasilia) a las capitales de Chile (Santiago), Perú (Lima) y Paraguay (Asunción). El Grupo también inauguró los vuelos de São Paulo/Guarulhos – Mount Pleasant y Concepción (Chile) – Lima (Perú), entre otras rutas nuevas.

En 17 países de Norteamérica, Europa, Asia, África y Oceanía son, en promedio, 81 vuelos diarios operados por LATAM. Algunos ejemplos son las rutas São Paulo/Guarulhos (Brasil) – Las Vegas (Estados Unidos), Santiago (Chile) – São Paulo/Guarulhos (Brasil) – Tel Aviv (Israel), que garantiza la presencia del Grupo en el continente asiático y Santiago (Chile) – Melbourne (Australia).

## 12 rutas internacionales abiertas en 2019.

### COPA AMÉRICA

Para atender la demanda generada por la Copa América de fútbol, realizada en Brasil en junio y julio, LATAM adaptó su operación de vuelos regionales. Por ejemplo, ofreció 12 vuelos diarios de Santiago (Chile) al *hub* de São Paulo/Guarulhos y a las ciudades sede de Salvador de Bahía y Río de Janeiro. LATAM Travel creó paquetes especiales — con pasaje aéreo y hospedaje — para las cinco capitales donde se realizaron los juegos: São Paulo, Río de Janeiro, Salvador de Bahía, Porto Alegre y Belo Horizonte.

## MERCADO DOMÉSTICO

En 2019, 58 millones de personas viajaron en vuelos domésticos de LATAM Airlines Argentina, LATAM Airlines Brasil, LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Colombia, LATAM Airlines Ecuador y LATAM Airlines Perú. El número representa un crecimiento de 10,8% sobre el total de personas (52,4 millones) transportadas en 2018 y fue impulsado, especialmente, por la operación doméstica del Grupo en Brasil, el mayor mercado de Sudamérica. La recuperación gradual de la demanda interna y los cambios en el entorno competitivo de Brasil fueron los principales factores que generaron el aumento en el número total de pasajeros transportados por LATAM Brasil en vuelos domésticos durante el periodo.

La operación doméstica de pasajeros fue responsable de 42,7% de los ingresos totales de LATAM en 2019 y de 49,4% de los ingresos por pasajeros. En el consolidado de los seis países, la demanda promedio de pasajeros, medida en RPK, creció un 9,3% comparada con 2018, mientras que la oferta, medida en ASK, aumentó un 8,9%, lo que repercutió en el factor de ocupación, que registró un avance de 0,3 punto porcentual y se ubicó en 81,8%.

# 14 rutas domésticas abiertas en 2019.

Son, en promedio, 1.119 vuelos domésticos por día, que pueden despegar y aterrizar en más de 100 aeropuertos; tan sólo en Brasil, LATAM opera en 47 aeropuertos un promedio de 602 vuelos domésticos diarios. En Perú, el Grupo opera en 20 aeropuertos; en Chile, en 17. LATAM es el líder de mercado Perú, con 63% de participación de mercado, y en Chile, con 54%. En Argentina, Brasil, Colombia y Ecuador es la segunda operación más grande.

La red de destinos domésticos también fue ampliada en 2019. El vuelo que parte de Santos Dumont, en Río de Janeiro (Brasil), a la ciudad de Curitiba (Brasil) fue una de las 14 rutas domésticas inauguradas durante el año.

## LATAM CARGO

Como el principal grupo operador de cargas aéreas de América Latina, LATAM Cargo llega a 152 destinos en 29 países. Cuenta con una red exclusiva de carga, que cubre siete destinos – uno en Norte América, dos en Sudamérica, uno en el Caribe y tres en Europa— además de todos los destinos operados por LATAM en el transporte de pasajeros.

En el transcurso del año, factores como la devaluación de las monedas locales frente al dólar, particularmente en Brasil y Argentina, y la incertidumbre económica a nivel mundial, tuvieron un impacto negativo en los mercados de importación y se reflejaron en el desempeño de LATAM Cargo. Dicho resultado fue parcialmente compensado

por un mejor desempeño de los mercados domésticos y de exportación, beneficiado principalmente por las exportaciones de salmón y flores. En el consolidado de 2019, los ingresos del transporte de carga representaron un 10,2% del ingreso total de LATAM. La capacidad de carga cayó 2,2%, mientras que el factor de ocupación fue 0,3 puntos porcentuales más alto que en 2018, ubicándose en 55,5%.

En el año, fueron transportadas 903,8 mil de toneladas de carga y aumentaron los niveles de satisfacción con el servicio prestado. [Vea más: Clientes](#)

El Grupo se mantuvo enfocado en su estrategia de negocio basada en maximizar el uso de bodegas de aviones de pasajero y complementar su oferta con sus aviones de carga. En esa línea, un hito para la compañía fue el aumento de su flota, totalizando una flota de 11 aviones de carga, tras recibir dos aviones convertidos de pasajeros a cargueros en julio y diciembre, respectivamente, en el marco de un acuerdo firmado con Boeing a fines de 2017.

Durante 2019 la compañía trabajó en el desarrollo de su proyecto de transformación digital anunciado en 2018, RESTART, el cual tiene como objetivo simplificar a uno los diversos sistemas operativos que actualmente funcionan.



## Con la inauguración del nuevo almacén de embarques perecederos, en Guarulhos (Brasil), LATAM Cargo fortalece su propuesta de valor para los clientes.

Entre los productos transportados por LATAM Cargo están los perecibles (salmón, espárragos, flores y fruta, entre otros), productos farmacéuticos, cargas de gran volumen, mercancías de alto valor, mercancías peligrosas, cargas postales y de mensajería, así como animales vivos, entre otros. Existen 11 tipos de cuidado disponibles, con profesionales especializados y procedimientos específicos de manipulación y transporte. Para los productos farmacéuticos, LATAM Cargo mantiene la certificación en el programa Center of Excellence of Independent Validators (CEIV Pharma), de la International Air Transport Association (IATA). En 2020, participará en el proceso de recertificación. En 2019, la operación de Miami (Estados Unidos) fue re-certificada en ISO 14001, de gestión ambiental.

Tras seleccionar el tipo de cuidado, los clientes también pueden escoger entre tres formatos de envío: *standard*, *express* y *flex*. En la opción *express*, la carga se marca como envío prioritario. En la opción *flex*, LATAM Cargo garantiza el plazo de entrega, que va de dos a siete días hábiles, dejando abierta la ruta y el tipo de avión que utilizará para el transporte. Dicha autonomía reduce los costos operativos y permite a LATAM Cargo ofrecer precios más competitivos. Para atender las particularidades de los mercados domésticos, el Grupo cuenta con portafolios similares y específicos.

### Transporte de animales domésticos

Durante 2019, LATAM actualizó sus lineamientos internos para mejorar el transporte de animales domésticos, manteniendo el compromiso de garantizar la salud, seguridad y bienestar de la mascota, así como la tranquilidad de su dueño. El objetivo es estandarizar la experiencia del cliente que contrata el servicio, independientemente de si el animal viaja con el pasajero en la cabina o en el compartimento de carga. La revisión incluyó ofrecer un mayor volumen de información a los propietarios de las mascotas, actualizar las reglas de cada país para ese tipo de transporte, y homologar una nueva estructura tarifaria para el servicio, cuyo objeto era también estandarizar la experiencia.

Adicionalmente, LATAM Cargo se asoció a la International Pet and Animal Transportation Association (IPATA), lo que permitirá al Grupo seguir aún más de cerca las discusiones y mejores prácticas sobre el tema.

### NUEVO ALMACÉN REFRIGERADO PARA EMBARQUES PERECEDEROS

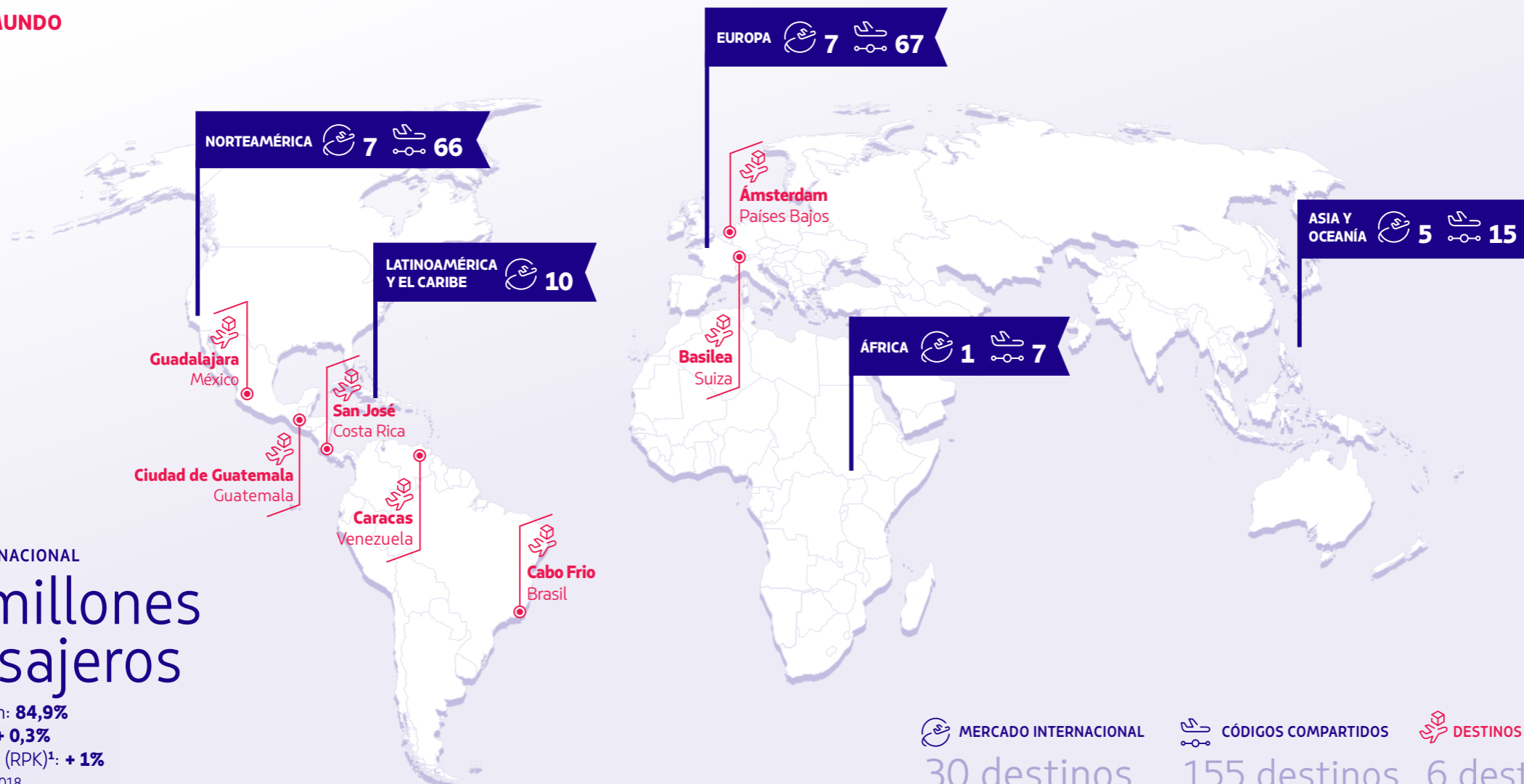
Para ofrecer una propuesta de valor aún más especializada a los clientes de cargas perecederas – como flores, salmón y espárragos, entre otras –, LATAM Cargo inauguró su nuevo almacén refrigerado con temperatura controlada en su centro de conexión en el aeropuerto de São Paulo/Guarulhos, Brasil. El nuevo *Perishable Hub*, como es conocido, entró en operación el 25 de diciembre y representó un aumento de 33% en la capacidad de LATAM para almacenar ese tipo de productos en Guarulhos. Con el nuevo almacén, los embarques perecibles en tránsito se mantienen en ambientes con temperatura controlada, lo que prolonga su frescura y resguarda sus propiedades.

El cooler mide más de 1.600 metros cuadrados, de los cuales la mitad cuenta con cámaras de refrigeración, divididos en dos espacios: en el primero, la temperatura varía de 0 a 2 grados mientras que, en el segundo, va de 2 a 12 grados. El sistema de refrigeración es ajustable y puede alcanzar los 22 grados, de haber un producto que requiera una temperatura distinta de almacenamiento.



## LATAM EN EL MUNDO

[102-4 y 102-6]



### OPERACIÓN INTERNACIONAL

# 16,1 millones de pasajeros

Factor de ocupación: **84,9%**

Capacidad (ASK)<sup>1</sup>: **+ 0,3%**

Tráfico consolidado (RPK)<sup>1</sup>: **+ 1%**

<sup>1</sup> En comparación con 2018.

**MERCADO INTERNACIONAL**

30 destinos

**CÓDIGOS COMPARTIDOS**

155 destinos

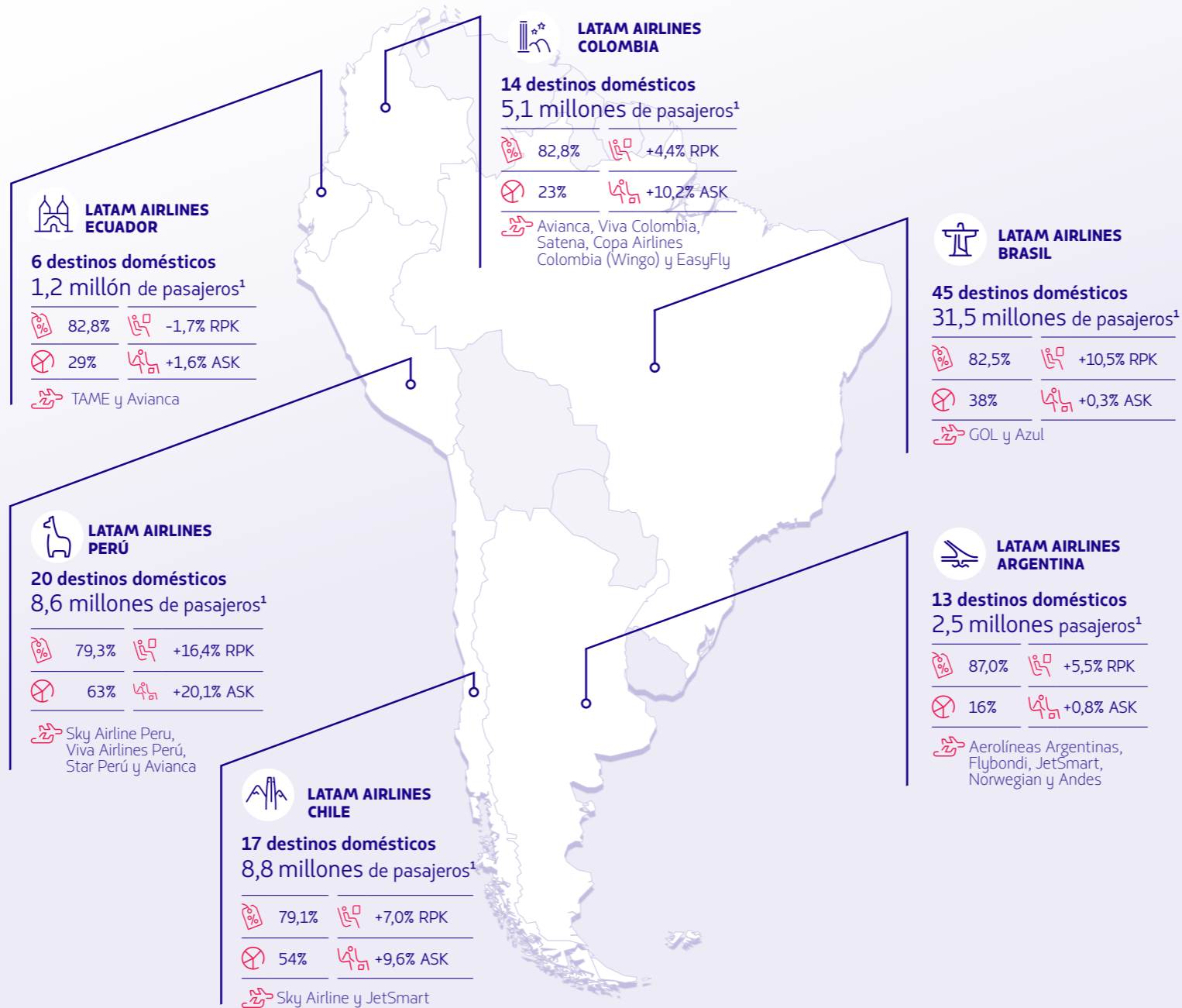
**DESTINOS EXCLUSIVOS DE CARGA**

6 destinos

## OPERACIONES DOMÉSTICAS

[102-4 y 102-6]

- Factor de ocupación
- Participación de mercado
- Tráfico consolidado<sup>2</sup>
- Capacidad<sup>2</sup>
- Principales competidores



### OPERACIÓN DOMÉSTICA

115 destinos  
58 millones de pasajeros

Factor de ocupación: **81,8%**  
Participación de mercado: **43%**  
Tráfico consolidado<sup>2</sup>: **+1,8% RPK**  
Capacidad<sup>2</sup>: **+2,3% ASK**

<sup>1</sup> Total transportado por la filial.  
<sup>2</sup> En comparación con 2018.



# LATAM Pass: 7 millones de pasajes fueron canjeados en 2019.

## PROGRAMA DE PASAJERO FRECUENTE [102-2]

Tal como fue anunciado durante el 2018, LATAM concluyó a inicios de 2019 la adquisición del 27,3% de las acciones de Multiplus, las cuales pertenecían a accionistas minoritarios, tras lo cual integró Multiplus con LATAM Airlines Brasil. Posteriormente, en 2019, LATAM concluyó el proceso de unificación de los programas de lealtad. Tanto en Brasil como en los países de habla hispana, la relación con el viajero frecuente ahora se realiza a través del programa LATAM Pass, que se consolida como el cuarto más grande del mundo, con más de 30 millones de miembros.

En el consolidado del año, fueron canjeados 7 millones de pasajes. El programa tiene otras ven-

tajas para los socios, que varían según la categoría en la que se encuentra el cliente dentro del programa de lealtad, como *upgrades* de cabina y oferta de asientos LATAM+, con espacio adicional y otras comodidades.

LATAM Pass opera cuatro categorías Elite: *Platinum*, *Gold*, *Black* y *Black Signature*. En Brasil, en 2019, se lanzó una quinta categoría — *Gold Plus* — que atiende a la franja intermedia entre las categorías *Gold* y *Platinum*. Está diseñada para pasajeros frecuentes en vuelos domésticos y ofrece ventajas como: *Check-in* y embarque prioritarios; adelantar o postergar su vuelo en el mismo día y cupones de *upgrade*.

## LATAM PASS: MÁS DIGITAL

Luego de la unificación del programa de lealtad, LATAM trabaja para implementar en la aplicación LATAM y en el sitio web una función que permitirá al cliente elegir cómo quiere pagar por su pasaje aéreo: con millas de LATAM Pass, con dinero o una combinación de ambos.

Desde el inicio de 2019, LATAM ha desplegado una plataforma digital para almacenar en un solo sitio todos los datos generados en distintas bases, lo que permitirá al Grupo hacer uso de manera más estratégica de las herramientas disponibles como son *data analytics* e inteligencia artificial. Alojada en la nube, la plataforma se alimentará con información de las distintas áreas de LATAM y también estará disponible, simultáneamente, para todas ellas. El procesamiento de dichos datos permite, por ejemplo, ofrecer productos más adecuados al perfil del cliente, tomando como base su historial con LATAM o con el programa de viajero frecuente LATAM Pass.

El uso de *data analytics* también debe repercutir de manera positiva sobre la operación misma. El área de Tecnología Digital ya está desarrollando modelos para identificar de manera anticipada retrasos en las operaciones y reducir el impacto para los pasajeros.

# Premios y reconocimientos

LATAM fue reconocida una vez más gracias a sus atributos, como el servicio brindado al cliente, los logros en puntualidad y el compromiso con la sostenibilidad. Un hito fue el reconocimiento de la Memoria Integrada del Grupo como el segundo mejor reporte anual de Chile, según Informe Reporta Chile. La clasificación analiza los reportes de rendición de cuentas de información financiera y no financiera de las 40 principales empresas que cotizan en la Bolsa de Valores de Santiago con base en cuatro criterios: transparencia, compromiso (cuestiones ASG: ambientales, sociales y de gobierno corporativo), relevancia (divulgación de los principales impactos que derivan de las actividades de la empresa e influyen en la toma de decisiones) y accesibilidad.

A continuación, algunos de los premios recibidos.

## SERVICIOS

- **APEX 2020 (Airline Passenger Experience Association):** 1<sup>er</sup> lugar en Mejor Servicio a Bordo y Mejor Entretenimiento a Bordo de Sudamérica, reconociendo el trabajo hecho por la compañía en experiencia de viaje.
- **OAG 2020 (Official Airline Guide):** Reconocido por segundo año consecutivo como el grupo de aerolíneas más puntual entre las 20 aerolíneas más grandes del mundo en cantidad de vuelos programados.
- **Cirium On-Time Performance Review 2020:** Reconocida como la aerolínea más puntual del mundo, al obtener primer lugar de puntualidad en la categoría *Global Airlines – Network*.
- **World Line Airline Awards – Skytrax 2019, el premio más importante de la industria aérea:** 1<sup>er</sup> lugar en las categorías Mejor Aerolínea de Sudamérica, Mejor Clase Ejecutiva y Mejor Clase Económica entre las Aerolíneas de Sudamérica.

• **Cirium On-Time Performance Review 2019:** Elegida la más puntual de 2019 en la categoría *Global Airlines – Network*.

• **APEX 2019 (Airline Passenger Experience Association):** 1<sup>er</sup> lugar en las categorías de Mejor Aerolínea Global de Sudamérica y Mejor Servicio de Wi-Fi, Mejor Entretenimiento a Bordo, Mejor Servicio a Bordo y Asientos más Cómodos, entre las aerolíneas de Sudamérica.

• **PAX International Readership Awards – Outstanding Food Service by a Carrier:** Reconocida como la aerolínea de Sudamérica con el mejor menú a bordo.

## SOSTENIBILIDAD

• **Índice Dow Jones de Sostenibilidad 2019:** Listada por sexto año consecutivo en la categoría *World* del índice (DJSI World). LATAM es la única aerolínea de América presente en el *ranking*. El Grupo forma parte, además, del DJSI Chile y del DJSI MILA Pacific Alliance, que mide el 30% de las empresas listadas en S&P con mejor desempeño de Chile, Colombia, México y Perú.

• **The Sustainability Yearbook 2020:** LATAM fue reconocida en la categoría Bronce de la publicación, elaborada por la consultoría SAM CSA, de S&P Global.

• **Informe Reporta – Chile:** *Informe de Sostenibilidad 2018* elegido como la segunda mejor entre las empresas cuyas acciones se cotizan en la Bolsa de Valores de Santiago (IPSA).

• **Premio Merco Empresas y Líderes – Chile:** Elegida la empresa con mejor reputación corporativa en la categoría Transporte.

• **Premio Perú 2021 – Perú:** Reconocida como Empresa Socialmente Responsable.

## GESTIÓN DE PERSONAS

• **Premio Merco Talento – Chile:** Elegida la empresa que mejor atrae y retiene a sus talentos en la categoría Transporte.

• **Premio IMPULSA Talento Femenino – Chile:** Reconocida como la empresa que más impulsa el talento femenino del sector Transporte y Telecomunicaciones.

• **Premio Randstad Employer Brand Research – Argentina:** Elegida como la mejor empresa para trabajar en Argentina.

## OTROS

• **TheDesignAir Awards 2019:** 1<sup>er</sup> lugar en la categoría *Best Design Airline – Sudamérica*.

# GOBIERNO CORPORATIVO



## EN ESTE CAPÍTULO

- 28 Lineamientos de actuación
- 30 Estructura de gobierno
- 35 Estructura de propiedad
- 39 Política financiera

# Lineamientos de actuación

[102-5]

LATAM Airlines Group es una empresa de capital abierto registrada ante la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) de Chile bajo el número de inscripción 306, cuyas acciones transan en la Bolsa de Comercio de Santiago y en la Bolsa de Valores Electrónica de Chile. Las acciones del Grupo también son negociadas en la Bolsa de Nueva York (NYSE) en forma de *American Depositary Shares* (ADSs).

Las prácticas de gobierno corporativo se rigen por lo dispuesto en la Ley N° 18.045 de Mercado de Valores, la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas y a las reglas de la CMF en Chile. También se rigen por las leyes y regulaciones de los Estados Unidos de América y de la *Securities and Exchange Commission* (SEC, por sus siglas en inglés) de dicho país, además de las regulaciones específicas de los países en donde opera LATAM.

El compromiso del Grupo con las mejores prácticas de gobierno corporativo y *compliance* atañe a todos los empleados. Son adoptados una serie de instrumentos e iniciativas para dirigir la conducta interna con base en la ética, la transparencia, el cumplimiento y la integridad, así como para asegurar la mejora de los procesos de rendición de cuentas y de combate de actos ilícitos, tales como corrupción, soborno, antimonopolios y lavado de dinero.

Algunos ejemplos del Programa de *Compliance* y de las diversas políticas corporativas se encuentran a continuación:

- **Programa de Compliance:** cubre diferentes elementos tales como el compromiso de la alta dirección, el desarrollo de políticas específicas, la identificación y gestión de riesgos, procesos de monitoreo y control, capacitaciones y comunicación. Garantiza la responsabilidad de todos los colaboradores con el cumplimiento de las leyes y normas aplicables. Es administrado por la vicepresidencia de Asuntos Legales y *Compliance*, y cuenta con la participación del Consejo de Administración y del Comité de Directores;

- **Conjunto de políticas corporativas** (ver cuadro en la próxima página);

- **Manual de Manejo de Información Relevante:** además de acatar la ley chilena 20.382 sobre Gobiernos Corporativos y las regulaciones de la CMF, la publicación regula la divulgación de operaciones, los períodos de bloqueo voluntario para la compra y venta de acciones de LATAM, los mecanismos de divulgación de información relevante y los procedimientos para evitar la fuga de información confidencial por parte de sus empleados y ejecutivos;

- **Manual de Prevención de Delitos:** creado en 2014, forma parte del Modelo de Prevención de Delitos y define los papeles y responsabilidades en LATAM para prevenir delitos, contemplados dentro de la ley chilena n° 20.393, que establece la responsabilidad de las personas morales;

- **Canal de Ética:** plataforma que recibe denuncias sobre violaciones a leyes y normas internas, tales como el incumplimiento del Código de Conducta, irregularidades laborales, discriminación, acoso moral y sexual, fraudes, corrupción y soborno, entre otras. Con garantía de confidencialidad, el canal es gestionado por un asociado externo, que realiza la evaluación inicial de todos los registros, garantizando imparcialidad. Cuando resulta necesario, los casos pasan al Comité de Administración del Código de Conducta de cada país, compuesto por representantes de distintas áreas y responsable de canalizar como sea necesario. [102-17]

## PARTES RELACIONADAS

Desde 2016, está en vigor la Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas, elaborada de acuerdo con la Ley de Sociedades Anónimas chilena y válida para el Grupo y sus filiales. La ley establece que todas las transacciones de una empresa que cotiza en bolsa con una parte relacionada deben contribuir al interés social, ser realizadas bajo condiciones de mercado, pasar por la evaluación del Comité de Directores y, posteriormente, ser aprobadas por el Directorio. La política de LATAM también incluye la definición de las operaciones consideradas habituales, que no requieren del análisis del Comité de Directores ni de la aprobación del Directorio.

Las operaciones realizadas en 2019 entre LATAM y sus subsidiarias se encuentran en los estados financieros consolidados relativos al ejercicio social del 31 de diciembre de 2019. Para más información, consulte la *nota 33* de los *Estados Financieros*.

## POLÍTICAS CORPORATIVAS [102-16]

LATAM mejora continuamente el marco regulatorio interno que guía la conducción de los negocios. Existen diversas políticas establecidas, entre las que destacan:

- ▶ Código de Conducta
- ▶ Código de Conducta para Proveedores<sup>1</sup>
- ▶ Código de Conducta para Altos Ejecutivos
- ▶ Política de *Compliance* sobre Anticorrupción
- ▶ Política del Comité de *Compliance*
- ▶ Política sobre Roles y Responsabilidades de los Ejecutivos
- ▶ Manual de Prevención de Delitos
- ▶ Política para el Ingreso de Nuevos Miembros del Directorio
- ▶ Política de Gestión de Riesgos (ver página 61)
- ▶ Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas
- ▶ Política de Contribuciones Políticas
- ▶ Política de Seguridad de la Información (ver página 62)
- ▶ Normas de Seguridad PCI (*Payment Card Industry*) (ver página 62)
- ▶ Política Tributaria
- ▶ Política de Fondos Fijos
- ▶ Política de Fusiones y Adquisiciones
- ▶ Política de *Procurement* (ver página 68)
- ▶ Política de Pago de Proveedores
- ▶ Política de Pagos Generales
- ▶ Política de Escalamiento (llevar la toma de decisiones a un nivel superior)
- ▶ Política de Regalos, Entretenimiento y Viajes
- ▶ Política de Servicios Especiales para Funcionarios Públicos
- ▶ Política de Donaciones<sup>2</sup> (ver página 106)
- ▶ Política de Seguridad, Calidad y Medio Ambiente
- ▶ Política de Sostenibilidad (ver y página 44)

<sup>1</sup> Política creada en 2019.

<sup>2</sup> Política revisada en 2019.

## CAPACITACIÓN SOBRE ÉTICA E INTEGRIDAD

Los empleados toman capacitaciones periódicas en temas como ética, cumplimiento, prevención de la corrupción y prácticas anticompetitivas. Los contenidos son abordados en el proceso de inducción de los nuevos empleados y forman parte de la agenda anual de capacitación para la actualización de conocimientos.

La capacitación periódica sobre los contenidos específicos del Código de Conducta es obligatoria. En 2019, 97,4% de los empleados, 95,5% de los ejecutivos y todos los miembros del Directorio completaron el *e-learning* sobre el código, que incluye un examen de conocimientos para evaluar la efectividad de la capacitación. El porcentaje que ha firmado el recibimiento de políticas y procedimientos anticorrupción de LATAM es de 98% de los empleados y 95,6% de los ejecutivos.

Los procedimientos anticorrupción se aplican a la totalidad de la base de proveedores. Los contratos y órdenes de compra incorporan información sobre el tema y el Código de Conducta para Proveedores, que LATAM creó en 2019. Todos los 697 proveedores que se relacionan con organismos gubernamentales a nombre de LATAM (TPI por sus siglas en inglés) que se relacionaron con LATAM en 2019 firmaron la recepción del documento.

Además, LATAM mantiene el proyecto de Embajadores de *compliance*, donde los empleados de distintas áreas actúan como guardianes del programa en sus

# Estructura de gobierno

[102-18]



El principal órgano de gobierno de LATAM Airlines Group S.A. es el **Directorio**, que cuenta con nueve miembros titulares, elegidos individualmente por periodos de dos años mediante el sistema de voto acumulativo. Cada accionista tiene un voto por acción y puede emitir todos sus votos a favor de un candidato o distribuirlos entre varios. Esta práctica garantiza que los accionistas que detentan un 10% de las acciones en circulación puedan elegir al menos a un representante.

El Directorio actual fue electo en la Asamblea Ordinaria de Accionistas realizada el 25 de abril de 2019. Sus principales atribuciones son definir y seguir las directrices estratégicas del Grupo. El Directorio se reúne en sesiones mensuales ordinarias y, cuando sea necesario, en sesiones extraordinarias. En 2019, la asistencia promedio de los miembros fue de 92,4%. Del total de 19 sesiones de Directorio, ordinarias y extraordinarias, llevadas a cabo durante

unidades, con el objetivo de difundir y concientizar a sus colegas sobre la importancia del tema. En 2019, había 243 embajadores en las áreas de Aeropuertos, Asuntos Corporativos, Auditoría, Gestión de Proveedores, Infraestructura, Asuntos Legales y Compliance, LATAM Travel, Marketing, Operaciones de Carga, Operaciones y Mantenimiento, Personas, Red y Flota, Tesorería y Ventas.

## CONTRIBUCIONES POLÍTICAS

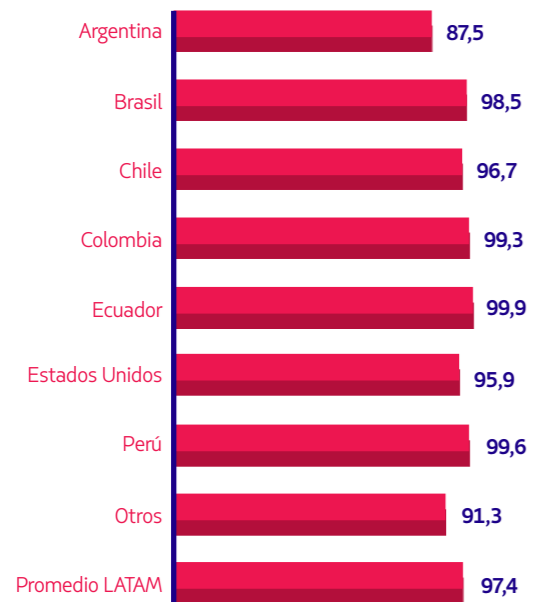
La Política de Contribuciones Políticas establece las directrices relativas al apoyo financiero a partidos y candidatos en todos los países de operación de LATAM durante campañas electorales, independientemente de la esfera gubernamental. Las contribuciones deben ajustarse a las legislaciones locales vigentes y estar alineadas al Código de Conducta del Grupo. El Directorio, en esos casos representado por el Comité Ejecutivo, debe autorizar la contribución. No se han hecho contribuciones desde que se creó la política, a finales de 2016. [415-1]

## RELACIÓN CON LAS AUTORIDADES [102-40]

En Brasil, el sector de la aviación es regulado y fiscalizado por la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC); en Chile, los principales organismos reguladores son la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y la Junta de Aeronáutica Civil (JAC). LATAM también interactúa con organismos e instancias públicas que no están directamente relacionadas con la actividad de la aviación y pauta sus relaciones por el diálogo y la ética. Todas las reuniones con las autoridades y entidades reguladoras son registradas en una plataforma específica, monitoreada por el área de Compliance.

[+] Para información sobre el Marco Regulatorio, consulte los Anexos.

## Capacitación sobre el código de conducta<sup>1</sup> (%) [205-2]



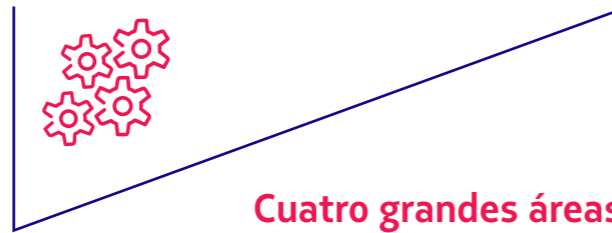
<sup>1</sup> Porcentaje de empleados que toman capacitación durante el año sobre el Código de Conducta en cada país de operación. El total incluye a los empleados con licencia por incapacidad médica prolongada.

2019, Nicolás Eblen Hirmas, Eduardo Novoa Castellón y Patrick Horn García informaron asistencia en 19 (100,0%), Ignacio Cueto Plaza, Juan José Cueto Plaza y Sonia Villalobos, en 18 (94,7%); Henri Philippe Reichstul y Carlos Heller Solari, en 17 (89,5%); y Giles Agutter en 13 (68,4%).

Como parte de un proceso de autoevaluación, los miembros del directorio responden de manera rutinaria a un formulario sobre buenas prácticas, requerido por la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) de Chile.

Existe, además, un Comité de Directores, integrado por tres miembros del Directorio, que también hace las veces de Comité de Auditoría. Esta composición cumple con los requisitos de la Ley de Sociedades Anónimas (LSA) de Chile, las normas de la Ley Sarbanes-Oxley y los lineamientos de la *Securities and Exchange Commission* (SEC), de los Estados Unidos.

Al 31 de diciembre de 2019, los miembros del Comité de Directores Eduardo Novoa Castellón, Nicolás Eblen Hirmas y Patrick Horn García – eran considerados independientes, de acuerdo con el artículo 10A de la Ley de Estados Unidos de América de la *Securities Exchange Act*. De acuerdo con la LSA chilena, que requiere que haya dos miembros independientes en el Directorio, el director Nicolás Eblen Hirmas no tiene la calidad de director independiente.



**Cuatro grandes áreas componen la esfera ejecutiva: clientes; comercial; operaciones y flota; y finanzas.**

En Chile, los requisitos correspondientes a la independencia de los directores están definidos en la LSA y sus modificaciones posteriores, en la ley nº 19.705, que se refieren a la relación entre los directores y accionistas que controlan una sociedad. Un director es considerado como independiente cuando no tiene vínculos, intereses, dependencia económica, profesional, crediticia o comercial, de naturaleza o volumen relevante, con la sociedad, con las demás sociedades del Grupo, su controlador, ni con los ejecutivos principales, además de no tener relaciones de parentesco con estos últimos.

Las funciones del Comité de Directores son las de evaluar los informes de auditores externos, balances y demás estados financieros remitidos al Directorio y proponer la contratación de auditores externos y agencias de calificación de riesgo, entre otras atribuciones.

La estructura de gobierno del Grupo cuenta, además, con cuatro comités de apoyo al Directorio: Estrategia, Liderazgo, Finanzas y Clientes. Asimismo, como resultado de un acuerdo del Directorio, se creó un Comité de Riesgos para supervisar la implementación del pilar de riesgos en el plan estratégico de LATAM y, en particular, monitorear la gestión de riesgos del Grupo y garantizar el establecimiento de una matriz de riesgos corporativos y su gestión.

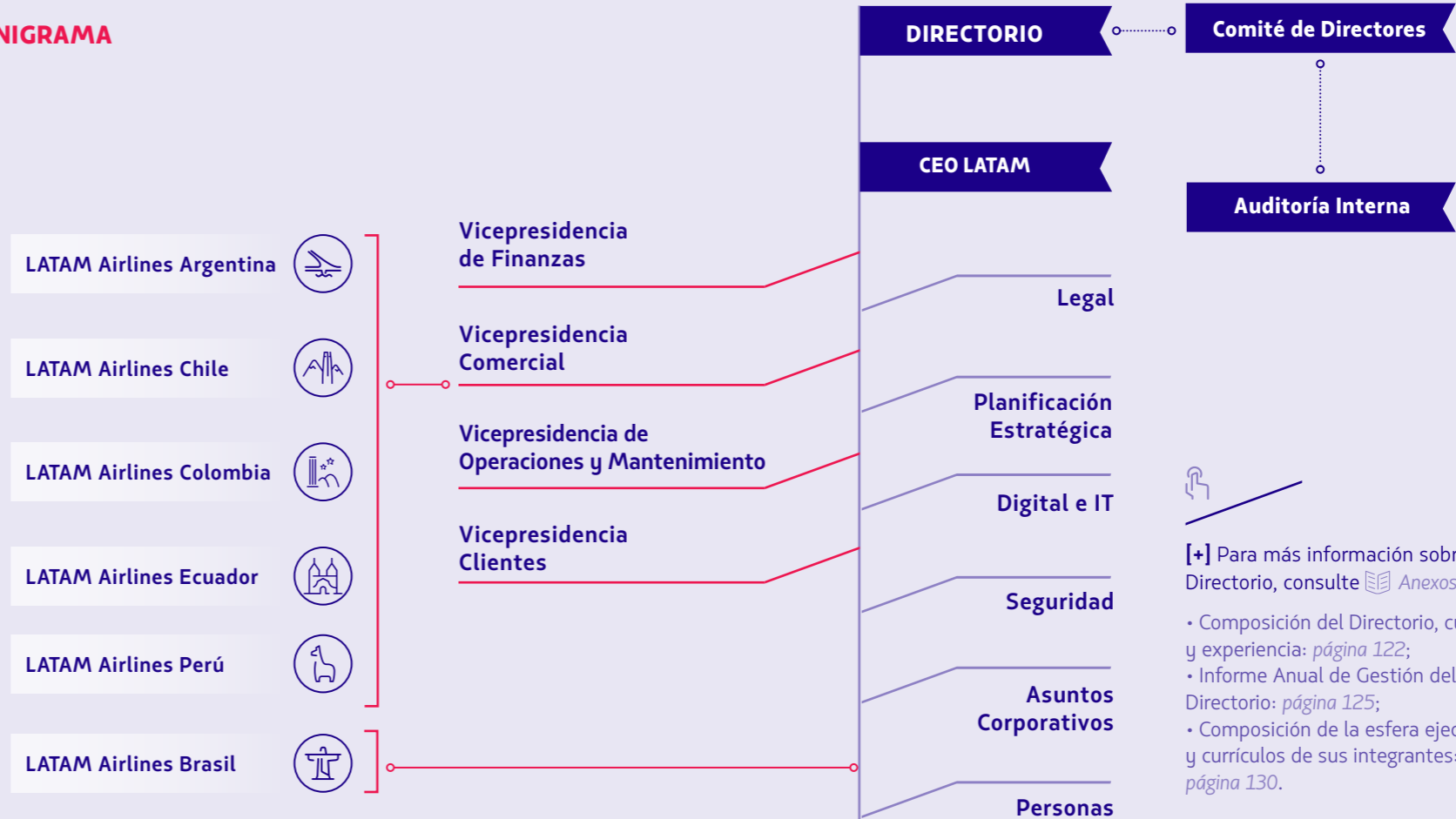
La **esfera ejecutiva** se divide en cuatro grandes áreas: Clientes; Operaciones y Flota; Comercial; y Finanzas, con una clara división de responsabilidades para la ejecución y el monitoreo de la estrategia del Grupo. Para asegurar la agilidad de la toma de decisiones, los ejecutivos responsables de esas cuatro áreas, además de los vicepresidentes de Asuntos Legales y *Compliance* y de Asuntos Corpo-

rativos, integran un Comité Ejecutivo, que actúa de manera conjunta con el CEO de LATAM. Con reuniones semanales, el Comité Ejecutivo también cuenta con el apoyo del vicepresidente de Personas y del Director de Planificación Estratégica. Otras áreas pueden ser invitadas a las reuniones para tratar temas específicos.

Las áreas de Seguridad, Asuntos Legales y Compliance, Asuntos Corporativos, Auditoría, Tecnología y Planificación Estratégica son transversales a toda la organización. En cada filial existe un CEO responsable de la operación.

El 31 de marzo de 2020, tras 25 años como Vicepresidente Ejecutivo o *Chief Executive Officer* (CEO), Enrique Cueto dejará dicha posición. Se ha anunciado que el ejecutivo Roberto Alvo, que hasta entonces era responsable de la vicepresidencia Comercial, asume el cargo de CEO de LATAM tras un proceso de sucesión que se inició en 2018. Elegido por decisión unánime del Directorio, Roberto Alvo cuenta con 18 años de experiencia en LATAM, donde se ha desempeñado, además de en la vicepresidencia Comercial, en las áreas de Finanzas, Flota y Planificación. El nuevo CEO participó y contribuyó con el proceso de transformación que atravesó LATAM en los últimos años.

## ORGANIGRAMA



**[+]** Para más información sobre el Directorio, consulte [Anexos](#):

- Composición del Directorio, currículos y experiencia: [página 122](#);
- Informe Anual de Gestión del Directorio: [página 125](#);
- Composición de la esfera ejecutiva y currículos de sus integrantes: [página 130](#).



**Remuneración (US\$) – 2019**

Nombre	Cargo	Dieta Directorio	Dieta Comité de Directores	Dieta Subcomité	Total
Ignacio Cueto Plaza	Presidente	42.238,87	-	16.895,54	59.134,41
Carlos Heller Solari	Vicepresidente	21.208,20	-	3.224,35	24.432,55
Eduardo Novoa Castellón	Director	23.320,31	31.093,75	18.656,25	73.070,30
Giles Agutter	Director	10.574,56	0,00	5.971,80	16.546,36
Henri Philippe Reichstul	Director	16.842,44	-	12.202,34	29.044,78
Juan José Cueto Plaza	Director	19.216,76	-	17.006,80	36.223,56
Nicolas Eblen Hirmas	Director	23.320,31	31.093,75	18.656,25	73.070,30
Sonia Villalobos	Directora	16.842,44	-	13.473,96	30.316,40
Patrick Reginald Horn García	Director	16.643,54	22.191,39	11.625,14	50.460,08
Georges Antoine de Bourguignon Covarrubias	Ex-director	6.676,77	8.902,36	5.341,41	20.920,53

**Remuneración (US\$) – 2018**

Nombre	Cargo	Dieta Directorio	Dieta Comité de Directores	Dieta Subcomité	Total
Ignacio Cueto Plaza	Presidente	35.954,86	0,00	10.883,84	46.838,71
Carlos Heller Solari	Vicepresidente	15.746,81	0,00	0,00	15.746,81
Eduardo Novoa Castellón	Director	20.214,34	26.952,46	10.756,10	57.922,90
Georges Antoine de Bourguignon Covarrubias	Director	20.214,34	26.952,46	12.460,81	59.627,61
Giles Agutter	Director	9.780,06	0,00	0,00	9.780,06
Henri Philippe Reichstul	Director	14.599,25	0,00	10.384,17	24.983,42
Juan José Cueto Plaza	Director	6.700,42	0,00	10.756,10	17.456,52
Nicolas Eblen Hirmas	Director	15.819,76	26.952,46	12.673,37	55.445,59
Sonia Villalobos	Directora	7.858,40	0,00	3.810,38	11.668,78
Antonio Luiz Pizarro	Ex-director	5.114,35	0,00	2.706,78	7.821,14

**REMUNERACIÓN DEL DIRECTORIO**

El valor de las remuneraciones reportadas corresponde a fondos de asistencia mensual para el Directorio y el Comité de Directores, aprobado en la Asamblea Ordinaria de Accionistas del 24 de abril de 2019. Durante el ejercicio 2019, el Directorio y el Comité de Directores no realizaron gastos extras por concepto de asesorías que, en su importe, resulten relevantes en relación al presupuesto anual del Directorio.

**REMUNERACIÓN DE EJECUTIVOS**

En 2019, los principales ejecutivos de LATAM recibieron un total de US\$26.498.537, además de US\$10.332.268, por concepto de participación en los resultados, en el mes de marzo. La remuneración bruta total sumó US\$36.830.805. En 2018, se pagaron US\$30.895.695 en remuneraciones y US\$16.397.623 en incentivos de desempeño a los principales ejecutivos, sumando US\$47.293.318 como remuneración bruta total.

## PLANES DE COMPENSACIÓN

Los planes de compensación realizados por medio del otorgamiento de opciones para la suscripción y el pago de acciones otorgadas por LATAM Airlines Group S.A. a los empleados de la Compañía y sus filiales, se reconocen en los Estados Financieros de acuerdo con lo estipulado en la NIIF 2 “Pagos Basados en Acciones”. Estos planes registran el efecto del valor justo de las opciones otorgadas con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que se vuelven irrevocables.

### a) Plan de compensación 2013—no vigente a la fecha actual

En la Asamblea General Extraordinaria celebrada el 11 de junio de 2013, los accionistas de la Compañía aprobaron, entre otros temas, el aumento del capital social, del cual 1.500.000 acciones fueron destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Empresa y de sus filiales, conforme a lo dispuesto en el Artículo 24 de la Ley sobre Sociedades Anónimas de Chile. El 11 de junio de 2018, venció el plazo de suscripción de dichas acciones, que no fueron suscritas ni pagadas, reduciendo de pleno derecho el capital.

### b) Plan de compensación 2016—2018

La Sociedad implementó un plan de retención de largo plazo para ejecutivos, que dura hasta diciembre de 2018, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2018 y marzo de 2019, el cual consiste en un bono extraordinario cuya fórmula de cálculo se basa en la variación del valor que experimente la acción de LATAM Airlines Group S.A. durante cierto periodo de tiempo.

Este beneficio se registra de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 “Pagos basados en acciones” y ha sido considerado como un *cash settled award* y, por tanto, registrado al valor justo como un pasivo, el cual es actualizado a la fecha de cierre de cada estado financiero con efecto en resultado del periodo.

El valor justo ha sido determinado sobre la base de la mejor estimación del valor futuro de la acción de la Sociedad, multiplicado por el número de unidades bases otorgadas.

Al 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018, el monto registrado es de MUS\$ 652 y 7.735, respectivamente, clasificado en la línea “Gastos de administración” del Estado de Resultados Consolidado por función.

Período	Unidades base				
	Saldo inicial	Otorgadas	Anuladas	Ejercidas	Saldo final
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	2.932.896	-	(171.419)	(1.168.700)	1.592.777
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	1.592.777	-	-	-	1.592.777

### c) Plan de compensaciones LP2 (2019—2020)

La Sociedad implementó un plan de retención de largo plazo para ejecutivos, que dura hasta marzo de 2020, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2019 y marzo de 2020, el cual consiste en un bono extraordinario cuya fórmula de cálculo se basa en la variación del valor que experimente la acción de LATAM Airlines Group S.A. durante cierto periodo de tiempo.

Este Plan de compensaciones aún no se encuentra provisionado debido a que el precio de acción exigible para su cobro está bajo el target inicial.

### d) Plan de compensaciones LP3 (2020—2023)

La Sociedad implementó un programa para un grupo de ejecutivos, que dura hasta marzo de 2023, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2020 y marzo de 2023, en donde el porcentaje de cobro, es anual y acumulativo. La metodología es una asignación, de cantidad de unidades, en donde se pone una meta del valor de la acción.

El bono se activa, si se cumple el target del precio de la acción definido en cada año. En caso de que el bono se acumule, hasta el último año, este total se duplica (en caso del precio de la acción se active).

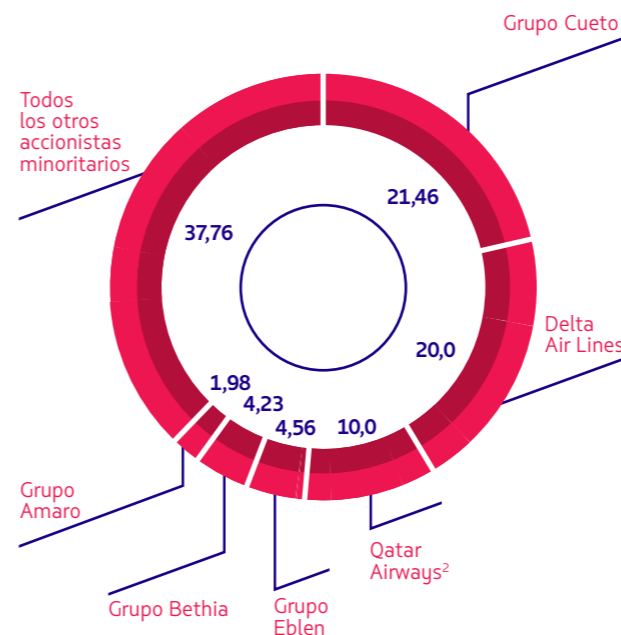
# Estructura de propiedad

## PROPIEDAD

El objetivo de la Compañía es mantener un nivel adecuado de capitalización, que permita el acceso seguro a los mercados financieros para el desarrollo de sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a los accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El capital pagado de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2019, corresponde a la cantidad de MUS\$3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones y de MUS\$3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones al 31 de diciembre de 2018, de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. No hay series especiales de acciones ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se registrarán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas de Chile y su Reglamento.

Composición accionaria al 29 de febrero de 2020<sup>1</sup> [102-10]



**606.407.693**

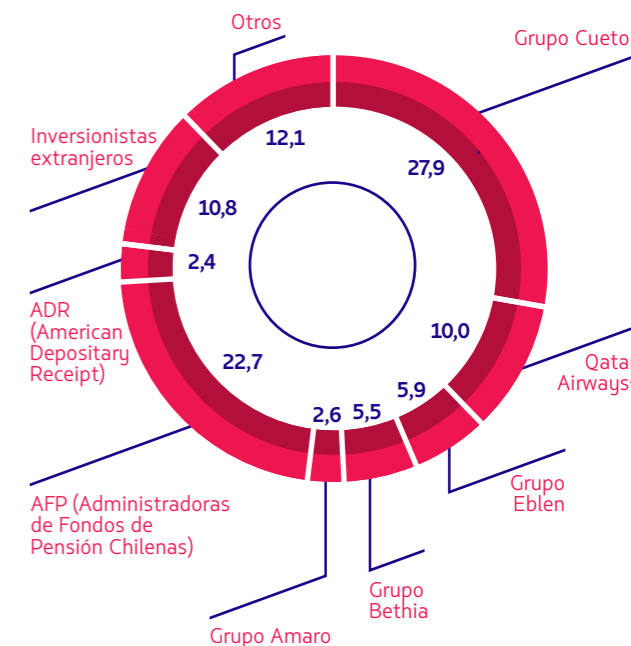
total acciones suscritas y pagadas

Nombre	Total de acciones	%
Grupo Cueto	130.165.390	21,46
Delta Air Lines	121.281.538	20,00
Qatar Airways <sup>2</sup>	60.640.768	10,00
Grupo Eblen	27.644.702	4,56
Grupo Bethia	25.662.136	4,23
Grupo Amaro	12.009.257	1,98
Todos los otros accionistas minoritarios	229.003.902	37,76
<b>Total</b>	<b>606.407.693</b>	<b>100,00</b>

<sup>1</sup> Tras la alianza estratégica con Delta Air Lines.

<sup>2</sup> En esa fecha, Qatar Airways representaba el 9,99999998% de las acciones emitidas de LATAM

Composición accionaria al 31 de diciembre de 2018 [102-10]



**606.407.693**

total acciones suscritas y pagadas

Nombre	Total de acciones	%
Grupo Cueto	169.248.377	27,9
Qatar Airways <sup>2</sup>	60.640.768	10,0
Grupo Eblen	35.945.199	5,9
Grupo Bethia	33.367.357	5,5
Grupo Amaro	15.615.113	2,6
AFPs	137.618.361	22,7
ADRs	14.827.812	2,4
Inversionistas extranjeros	65.587.277	10,8
Otros	73.557.429	12,1
<b>Total</b>	<b>606.407.693</b>	<b>100,00</b>

**Principales accionistas al 31 de diciembre de 2019**

Nombre o razón social	Acciones suscritas y pagadas al 31/12/2019	%
Santander Corredores de Bolsa Limitada	97.716.892	16,1
Costa Verde Aeronáutica S.A.	67.878.651	11,2
Qatar Airways Investments Ltd. <sup>1</sup>	60.640.768	10,0
BCI Corredores de Bolsa S.A.	26.194.579	4,3
J.P. Morgan Chase Bank	25.266.673	4,2
Consorcio Corredores de Bolsa S.A.	24.966.247	4,1
Itaú Corredores de Bolsa Limitada	23.162.008	3,8
Banco Itaú CorpBanca por cuenta de inversionistas extranjeros	21.316.631	3,5
Banco Santander por cuenta de inversionistas extranjeros	21.033.689	3,5
Banchile Corredores de Bolsa S.A.	18.812.790	3,1
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	18.133.406	3,0

Todas las acciones son de la misma serie. LATAM tiene sólo una serie de acciones.

**1** Qatar tiene el 9,9999998% del total de acciones suscritas y pagadas de LATAM

**Principales accionistas al 31 de diciembre de 2018**

Nombre o razón social	Acciones suscritas y pagadas al 31/12/2018	%
Costa Verde Aeronáutica S.A.	88.259.650	14,6
Qatar Airways Investments (UK) Ltd. <sup>1</sup>	60.640.768	10,0
Costa Verde Aeronáutica tres SpA	35.300.000	5,8
Banco de Chile por cuenta de terceros no residentes	24.065.437	4,0
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	23.578.077	3,9
Banco Santander por cuenta de inversionistas extranjeros	20.751.218	3,4
Banco Itaú Corpbanca por cuenta de inversionistas extranjeros	20.004.614	3,3
Axxion S.A.	18.473.333	3,0
Inversiones Andes SpA	17.146.529	2,8
Tep Chile S.A.	15.615.113	2,6
Inversiones HS SpA	14.894.024	2,5
JP Morgan Chase Bank	14.827.812	2,4

Todas las acciones son de la misma serie. LATAM tiene sólo una serie de acciones.

**1** Qatar tiene el 9,9999998% del total de acciones suscritas y pagadas de LATAM

**ACCIONISTAS MAYORITARIOS**

A continuación se detalla el porcentaje controlado, directa e indirectamente, por los accionistas mayoritarios y por cada uno de sus miembros y la identificación de las personas naturales que están detrás de las personas jurídicas.

**1.** El Grupo Cueto es el accionista principal de LATAM y está compuesto por los señores Juan José Cueto Plaza (uno de nuestros directores), Ignacio Cueto Plaza (presidente del Directorio), Enrique Cueto Plaza (CEO de LATAM) y algunos otros miembros de la familia. Al 31 de diciembre de 2019 el Grupo Cueto poseía 21,46% de las acciones ordinarias de LATAM a través de las siguientes sociedades (Cuadro 1):

**CUADRO 1**

RUT	Accionista	Total de acciones	%
81.062.300-4	Costa Verde Aeronáutica S.A	67.878.651	11,19
76.592.181-3	Costa Verde Aeronáutica Tres SpA	27.148.493	4,48
76.116.741-3	Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	18.133.406	2,99
76.213.859-K	Costa Verde Aeronáutica SpA	9.228.949	1,52
76.237.354-8	Inversiones Priesca Dos y Cia. Ltda.	2.744.345	0,45
76.237.329-7	Inversiones Caravia Dos y Cia. Ltda.	2.732.803	0,45
76.237.343-2	Inversiones el Fano Dos y Cia. Ltda.	2.080.000	0,34
76.327.426-8	Inversiones la Espasa Dos y Cia. Ltda.	193.883	0,03
76.809.120-K	Inversiones la Espasa Dos S.A	24.860	0,00
<b>Total Grupo Cueto</b>		<b>130.165.390</b>	<b>21,46</b>

**2.** Respecto de la sociedad COSTA VERDE AERONÁUTICA S.A., sus accionistas son los siguientes (Cuadro 2):

**CUADRO 2**

Accionista	%
Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A.	77,97
TEP Chile S.A.	21,88
Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	0,00
Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en C.P.A.	0,13
Accionistas minoritarios	0,01

**3.** A su vez, la sociedad controladora de Costa Verde Aeronáutica S.A. detallada anteriormente, INVERSIONES COSTA VERDE AERONÁUTICA S.A. (Cuadro 2), tiene los siguientes socios (Cuadro 3):

**CUADRO 3**

Accionista	%
Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en C.P.A.	99,85
Inversiones Costa Verde S.A.	0,13
Inversiones Costa Verde Limitada	0,01

**4.** INVERSIONES COSTA VERDE LIMITADA Y COMPAÑÍA EN COMANDITA POR ACCIONES detallada anteriormente, (Cuadro 3), tiene los siguientes socios (Cuadro 4):

**CUADRO 4**

Accionista	%	Socio principal	RUT
Inmobiliaria e Inversiones El Fano Limitada	8	Enrique Miguel Cueto Plaza	6.694.239-2
Inmobiliaria e Inversiones Caravia Limitada	8	Juan José Cueto Plaza	6.694.240-6
Inmobiliaria e Inversiones Priesca Limitada	8	Ignacio Javier Cueto Plaza	7.040.324-2
Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	8	Juan José Cueto Plaza	6.694.240-6
Inmobiliaria e Inversiones Puerto Claro Limitada	8	Isidora Cueto Cazes	18.391.071-K
		Felipe Cueto Ruiz-Tagle	20.164.894-7
Inmobiliaria e Inversiones Colunga Limitada	30	Detalle a continuación en punto 5.	76.180.199-6
		Inversiones del Cantábrico Limitada	76.006.936-1

5. Respecto de INMOBILIARIA E INVERSIONES COLUNGA LIMITADA e INVERSIONES DEL CANTÁBRICO LTDA. 100% de propiedad del Grupo Cueto, y sus accionistas finales son los señores (i) Juan José Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (ii) Ignacio Javier Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (iii) Enrique Miguel Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (iv) María Esperanza Cueto Plaza, RUT 7.040.325-0; (v) Isidora Cueto Cazes, RUT 18.391.071-k; (vi) Felipe Jaime Cueto Ruiz-Tagle, RUT 20.164.894-7; (vii) María Emilia Cueto Ruiz-Tagle, RUT

20.694.332-7; (viii) Andrea Raquel Cueto Ventura, RUT 16.098.115-6; (ix) Daniela Esperanza Cueto Ventura, 16.369.342-9; (x) Valentina Sara Cueto Ventura, RUT 16.369.343-7; (xi) Alejandra Sonia Cueto Ventura, RUT 17.700.406-5; (xii) Francisca María Cueto Ventura, RUT 18.637.286-7; (xiii) Juan José Cueto Ventura, RUT 18.637.287-5; (xiv) Manuela Cueto Sarquis, RUT 19.078.071-6; (xv) Pedro Cueto Sarquis, RUT 19.246.907-4; (xvi) Juan Cueto Sarquis, RUT 19.639.220-3; (xvii) Antonia Cueto Sarquis, RUT 20.826.769-8; (xviii) Fernanda Cueto Délano, RUT 18.395.657-4; (xix) Ignacio Cueto Délano, RUT 19.077.273-k; (xx) Javier Cueto Délano, RUT 20.086.836-6; (xxi) Pablo Cueto Délano, RUT 20.086.837-4; (xxii) José Cueto Délano, RUT 20.963.574-7; (xxiii) Nieves Isabel Alcaíno Cueto, RUT 18.636.911-4; (xxiv) María Elisa Alcaíno Cueto, RUT 19.567.835-9 y (xxv) María Esperanza Alcaíno Cueto, RUT 17.701.730-2.

6. Los accionistas de COSTA VERDE AERONÁUTICA TRES SPA son los siguientes (Cuadro 5):

**CUADRO 5**

Accionista	%	Socio principal
Costa Verde Aeronáutica S.A.	100	Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A. (77,97%)

7. Los socios de INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONÁUTICA LIMITADA son los siguientes (Cuadro 6):

**CUADRO 6**

Accionista	%	Socio principal
Costa Verde Aeronáutica S.A.	99,99	Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A. (77,97%)
Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A.	0,01	Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en C.P.A.

8. Los accionistas de COSTA VERDE AERONÁUTICA SpA son los siguientes (Cuadro 7):

**CUADRO 7**

Accionista	%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Dos S.A.	100

9. La participación social de INVERSIONES PRIESCA DOS Y CIA. LTDA. se distribuye finalmente de la siguiente forma (Cuadro 8):

**CUADRO 8**

Accionista	%
Ignacio Cueto	88
Otros	12

10. La participación social de INVERSIONES CARAVIA DOS Y CIA. LTDA. se distribuye finalmente de la siguiente forma (Cuadro 9):

**CUADRO 9**

Accionista	%
Juan José Cueto	88
Otros	12

11. La participación social de INVERSIONES EL FANO DOS Y CIA. LTDA. se distribuye finalmente de la siguiente forma (Cuadro 10):

**CUADRO 10**

Accionista	%
Enrique Cueto	88
Otros	12

12. Los socios de INVERSIONES LA ESPASA DOS Y CIA. LTDA. son los siguientes (Cuadro 11):

**CUADRO 11**

Accionista	%
Inversiones La Espasa Dos S.A.	88
María Esperanza Alcaíno Cueto Uno y Cia. Ltda.	12

13. Los socios de INVERSIONES LA ESPASA DOS S.A. son los siguientes (Cuadro 12):

**CUADRO 12**

Accionista	%
Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	99
María Esperanza Alcaíno Cueto Uno y Cia. Ltda.	1

A continuación se mencionan los accionistas principales y accionistas minoritarios de LATAM, que por sí solos o con otros con que tenga acuerdo de actuación conjunta, pueda designar a lo menos, un miembro de la administración de la sociedad, o pesar un 10% o más del capital con derecho a voto.

Accionistas	Acciones suscritas y pagadas	% de propiedad sobre el total
<b>Grupo Cueto<sup>1</sup></b>	<b>130.165.390</b>	<b>21,46</b>
Costa Verde Aeronáutica S.A.	67.878.651	11,19
Costa Verde Aeronáutica Tres SpA	27.148.493	4,48
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	18.133.406	2,99
Costa Verde Aeronáutica SpA	9.228.949	1,52
Otros	10.110.650	1,28
<b>Delta Air Lines</b>	<b>121.281.538</b>	<b>20,00</b>
Delta Air Lines, Inc.	121.281.538	20,00
<b>Qatar Airways<sup>2</sup></b>	<b>60.640.768</b>	<b>10,00</b>
Qatar Airways Investments	60.640.768	10,00
<b>Grupo Eblen</b>	<b>27.644.702</b>	<b>4,56</b>
Inversiones Andes SpA	13.187.037	2,17
Inversiones Andes II SpA	6.152.633	1,01
Inversiones Pia SpA	4.155.953	0,69
Comercial las Vertientes SpA	4.149.079	0,68
<b>Grupo Bethia</b>	<b>25.662.136</b>	<b>4,23</b>
Axxion S.A.	14.207.454	2,34
Inversiones HS SpA	11.454.682	1,89
<b>Grupo Amaro<sup>3</sup></b>	<b>12.009.257</b>	<b>1,98</b>
TEP Chile	12.009.257	1,98
<b>Otros accionistas minoritarios</b>	<b>229.003.902</b>	<b>37,76</b>
<b>Total</b>	<b>606.407.693</b>	<b>100,00</b>

<sup>1</sup> El Grupo Cueto, al cual esa Memoria Integrada también se refiere como "Accionistas mayoritarios de LATAM", ha suscrito un pacto de accionistas con los accionistas controladores.

<sup>2</sup> Qatar tiene el 9.9999998% del total de acciones suscritas y pagadas de LATAM.

<sup>3</sup> El Grupo Amaro, al cual esa Memoria Integrada también se refiere como "Accionistas mayoritarios de LATAM", ha suscrito un pacto de accionistas con los accionistas controladores.

A continuación se muestra el número de acciones suscritas y pagadas de participación y porcentaje en la propiedad de LATAM que posean cada uno de los directores y ejecutivos principales de dicha sociedad:

Director	Acciones (total y % sobre la propiedad)
Ignacio Cueto Plaza <sup>1</sup>	130.165.390 (21,46)
Juan José Cueto Plaza <sup>1</sup>	130.165.390 (21,46)
Nicolás Eblen Hirmas <sup>1</sup>	27.644.702 (4,56)
Carlos Heller Solari <sup>1</sup>	25.662.136 (4,230)
Henri Philippe Reuchstul	0 (0,00)
Patrick Horn García	0 (0,00)
Eduardo Novoa Castellón	0 (0,00)
Sonia J.S. Villalobos	0 (0,00)
Giles Agutter	0 (0,00)
Ejecutivo	Acciones (total y % sobre la propiedad)
Enrique Cueto Plaza <sup>1</sup>	130.165.390 (21,46)
Roberto Alvo	0 (0,00)
Juan Carlos Menció	0 (0,00)
Hernán Pasman	0 (0,00)
Emilio del Real	0 (0,00)
Ramiro Alfonsín	0 (0,00)
Pablo Miranda	0 (0,00)

<sup>1</sup> Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza forman parte del Grupo Cueto; Nicolás Eblen Hirmas, del Grupo Eblen y Carlos Heller Solari, del Grupo Bethia. Ninguno posee las acciones mencionadas arriba por sí mismo, sino que a través del grupo en el que participan.

[+] El Pacto de Accionistas se encuentra en los Anexos

## DIVIDENDOS

En materia de dividendos, la Compañía ha establecido que éstos sean iguales al mínimo exigido por la ley, es decir un 30% de las utilidades de acuerdo a la normativa vigente. Ello no se contrapone con que eventualmente se puedan repartir dividendos sobre dicho mínimo obligatorio atendiendo a las particularidades y circunstancias de hecho que se puedan percibir durante el transcurso del año. Hacia adelante la Compañía no espera cambios en la política de dividendos.

El 16 de mayo de 2019, la Compañía repartió un dividendo de US\$54.580.443,06 con cargo a las utilidades del año 2018.

## RELACIÓN CON INVERSIONISTAS

La interacción entre LATAM y sus accionistas y demás actores del mercado de capitales es permanente. En el sitio de Relación con Inversionistas, hay información financiera actualizada, en el caso de los resultados trimestrales y otros datos, como el detalle sobre la estructura de gobierno corporativo. Los contenidos están disponibles en inglés, español y portugués. Para saber más, visite: <http://www.latamairlinesgroup.net>.

# Política financiera

La Dirección de Finanzas Corporativas es responsable de gestionar la Política Financiera de la Sociedad. Esta Política permite responder efectivamente a cambios en condiciones externas a la operación normal del negocio y, de este modo, mantener y anticipar un flujo de fondos estable para asegurar la continuidad de las operaciones y el cumplimiento de nuestras obligaciones financieras.

Adicionalmente, el Comité de Finanzas, compuesto por la Vicepresidencia Ejecutiva y miembros del Directorio de LATAM, se reúne periódicamente para revisar y proponer al Directorio la aprobación de temas no normados por la Política Financiera. La Política Financiera de LATAM Airlines Group busca los siguientes objetivos:

- Preservar y mantener niveles de caja adecuados para asegurar las necesidades de la operación, sustentar el crecimiento y cumplir con las obligaciones financieras del Grupo.

- Mantener un nivel adecuado de líneas de crédito con bancos locales y extranjeros para acceder a liquidez adicional ante contingencias.

- Mantener un nivel de endeudamiento óptimo, diversificar las fuentes de financiamiento, gestionar el perfil de vencimiento de la deuda y minimizar los costos de financiamiento.

- Rentabilizar los excedentes de caja, mediante inversiones financieras que garanticen un riesgo y liquidez consistente con la Política de Inversiones Financieras.

- Disminuir los impactos que implican los riesgos de mercado tales como variaciones en el precio de combustible, los tipos de cambio y la tasa de interés sobre el margen neto y la posición de caja de la Compañía.

- Gestionar el riesgo de contraparte, mediante la diversificación y límites en las inversiones y operaciones con las contrapartes.

- Mantener en todo momento una visibilidad de la situación financiera proyectada de la Compañía en el largo plazo de manera de anticipar situaciones de baja liquidez, deterioro de ratios financieros comprometidos con agencias de rating, etc.

- La Política Financiera entrega directrices y restricciones para gestionar las operaciones de Liquidez e Inversión Financiera, Actividades de Financiamiento y Gestión de Riesgo Mercado.

## POLÍTICA DE LIQUIDEZ E INVERSIÓN FINANCIERA

Durante el año 2019 LATAM Airlines Group mantuvo la liquidez en los niveles adecuados, con el objetivo de resguardarse ante potenciales shocks externos y la volatilidad y ciclos inherentes a la industria, cerrando en diciembre 2019 con un ratio de liquidez de 19,7% sobre las ventas totales de los últimos 12 meses. Esta liquidez considera una línea de crédito *revolving* comprometida por un monto total de US\$600 millones con 12 instituciones financieras, tanto locales como internacionales, y que al cierre del ejercicio se encontraba completamente dispo-

nible. Adicionalmente, durante este año 2019 se continuó financiando con fondos propios una parte importante de los anticipos asociados a la fabricación de los aviones (*pre-delivery payments*), vinculados a las aeronaves que LATAM recibirá en el futuro, tanto de Boeing como de Airbus.

En relación a la Política de Inversión Financiera, el objetivo es centralizar las decisiones de inversión, de forma de optimizar la rentabilidad, ajustada por riesgo moneda, sujeta a mantener un nivel de seguridad y liquidez adecuado. Adicionalmente, se busca gestionar el riesgo mediante la diversificación de contrapartes, plazos, monedas y de instrumentos.

## POLÍTICA DE FINANCIAMIENTO

El alcance de la Política de Financiamiento de LATAM es satisfacer las necesidades de financiamiento de la Compañía, entre ellas la adquisición de activos de flota como aviones y motores, la financiación de inversiones no flota y el financiamiento de capital de trabajo.

Durante el año 2019, la Compañía tuvo amplio acceso al mercado de capitales internacional y local, emitiendo a los spreads más bajos en la historia de LATAM. En febrero de 2019, la Compañía emitió bonos sin garantía en el mercado internacional por un total de US\$600 millones con un plazo de vencimiento de 7 años a una tasa de 6,875%. Con fecha 6 de junio de 2019, LATAM emitió en el mercado local chileno bonos no garantizados a largo plazo por un total de UF 5,000,000 a 10 años plazo a una

tasa carátula en UF de 3.60%. La tasa de colocación en UF fue de 2,73%, equivalente a un monto colocado de aproximadamente US\$215 millones. Posteriormente, en julio de 2019, la Compañía hizo una re-apertura por US\$200 millones de los bonos emitido en febrero del mismo año con vencimiento en el año 2026 a una tasa de colocación de 5.979%.

Adicionalmente, la Compañía cuenta con una línea comprometida con un consorcio de 12 bancos por US\$600 millones que se encuentra totalmente disponible. Esta línea está sujeta a la disponibilidad del colateral consistente en aeronaves, motores de repuesto y repuestos en general.

La gran mayoría de las inversiones recurrentes realizadas por LATAM Airlines Group corresponden a los programas de adquisición de flota. Normalmente LATAM financia entre un 70% a 85% del valor de los activos con créditos bancarios, bonos garantizados por las agencias de fomento a la exportación o

también bonos garantizados como el EETC, siendo la porción restante financiada con créditos comerciales, inversiones de capital o con fondos propios.

Los plazos de pago de las distintas estructuras de financiamiento de aeronaves son mayoritariamente a 12 años. Adicionalmente LATAM contrata un porcentaje importante de sus compromisos de compra de flota mediante arrendamientos operativos como una fuente adicional a los financiamientos.

Durante el año 2019, LATAM financió la adquisición de aeronaves mediante una combinación de estructuras JOLCO (*Japanese Operating Lease with Call Option*), arrendos operativos y fondos propios.

En relación al financiamiento de corto plazo, LATAM mantiene al 31 de diciembre 2019 aproximadamente un 5% de su deuda total en préstamos a exportadores e importadores con el propósito de financiar necesidades de capital de trabajo.

Otro de los objetivos de la Política de Financiamiento es asegurar un perfil estable de vencimiento de la deuda y compromisos de arriendos, incluyendo servicio de la deuda y el pago de arriendo de la flota que sea consistente con la generación de caja operacional de LATAM.

#### **POLÍTICA DE RIESGOS DE MERCADO**

Debido a la naturaleza de sus operaciones, LATAM Airlines Group está expuesta a riesgos de mercado tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tasa de interés y (iii) riesgo de tipos de cambio. Con el objeto de cubrir total o parcialmente estos riesgos, LATAM opera con derivados financieros para reducir los efectos adversos que estos podrían generar. La gestión del Riesgo de Mercado se realiza de manera integral y considera la correlación entre cada factor de mercado a los que la Compañía está expuesta. Para poder operar con cada contraparte, la Sociedad debe tener una línea aprobada y un contrato marco firmado con ésta.

**Riesgo de precio del combustible:** La variación en los precios del combustible depende en forma im-

portante de la oferta y demanda de petróleo en el mundo, de las decisiones tomadas por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), de la capacidad de refinación a nivel mundial, de los niveles de inventario mantenidos, de la ocurrencia o no de fenómenos climáticos y de factores geopolíticos. LATAM compra combustible para aviones denominado Jet Fuel. Para la ejecución de coberturas de combustible, existe un índice de referencia en el mercado internacional para este activo subyacente, que es el Jet Fuel 54 US Gulf Coast, el que fue utilizado en su mayoría por LATAM Airlines Group para realizar coberturas durante 2019. LATAM también realizó coberturas en NYMEX Heating Oil, cuyo subyacente está incluido en la Política de Cobertura de Riesgo de Combustible, dada la alta correlación que tiene con el Jet Fuel 54.

La Política de Cobertura de Combustible establece un rango mínimo y máximo de cobertura de consumo de combustible de la Compañía, en función de la capacidad de traspaso de las variaciones de los precios de combustible a tarifas, la anticipación de ventas y el escenario competitivo. Además, esta Política establece zonas de coberturas, presupuestas de primas y otras restricciones estratégicas, que son evaluadas y presentadas periódicamente en el Comité de Finanzas de LATAM.

En relación a los instrumentos para cobertura de combustible, la Política permite contratar *Swaps* y Opciones combinadas solo con el fin de cobertura y no permite la venta de opciones en términos neto.



**Riesgo de tasa de interés de los flujos de efectivo:**

La variación en las tasas de interés depende fuertemente del estado de la economía mundial. Un mejoramiento en las perspectivas económicas de largo plazo mueve las tasas de largo plazo hacia el alza, mientras que una caída provoca un descenso por efectos del mercado.

Sin embargo, si se considera la intervención gubernamental, en períodos de contracción económica se suelen reducir las tasas de referencia con el fin de impulsar la demanda agregada al hacer más accesible el crédito y aumentar la producción (de la misma forma que existen alzas en la tasa de referencia en períodos de expansión económica).

La incertidumbre existente respecto de cómo se comportará el mercado y los gobiernos, y por ende cómo variará la tasa de interés, hace que exista un riesgo asociado a la deuda de LATAM sujeta a interés variable, a las inversiones que mantenga y a las nuevas emisiones que podría realizar la Compañía. El riesgo de las tasas de interés sobre la deuda vigente se materializa en el impacto en los flujos de efectivo futuros asociados a los instrumentos financieros debido a la fluctuación de las tasas de interés. Así, una mayor tasa de interés podrá significar un mayor flujo de efectivo por pago de intereses, y viceversa.

La exposición de LATAM frente a riesgos en los cambios en la tasa de interés de mercado está relacionada, principalmente, a obligaciones de largo plazo con tasa variable.

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, LATAM Airlines Group mantiene vigente contratos swaps de tasas de interés. Al 31 de diciembre de 2019, el valor de mercado de las posiciones de derivados de tasas de interés ascendía a US\$2,7 millones (positivo).

Los instrumentos aprobados en la Política de Cobertura de Tasa de Interés son Swaps y Opciones de tasa de interés.

**Riesgo de tipos de cambio:** La moneda funcional utilizada por la Sociedad matriz es el dólar estadounidense. Existen dos tipos de riesgos de tipo de cambio: riesgo de flujos y riesgo de balance. El riesgo de flujo se genera como consecuencia de la posición neta de ingresos y costos en moneda no dólar estadounidense. LATAM vende la mayor parte de sus servicios en dólares estadounidenses, en precios equivalentes al dólar estadounidense y reales brasileños. Aproximadamente un 57% de los ingresos están denominados en dólar estadounidense mientras que aproximadamente un 30% en real brasileño. Gran parte de los gastos están denominados en dólares estadounidenses o equivalentes al dólar estadounidense, en particular costos de combustible, tasas aeronáuticas, arriendo de aeronaves, seguros y componentes y accesorios para aeronaves. Los gastos de remuneraciones están denominados en monedas locales. El porcentaje total de costos denominados en dólar estadounidense es de alrededor de un 63%, mientras que el porcentaje aproximado de costos en real brasileño es de un 18%.

LATAM Airlines Group tarifica los negocios de carga y pasajeros internacionales mayoritariamente en dólares estadounidenses. Una porción de las tarifas de los negocios de pasajeros internacionales depende de manera importante del euro. En los negocios domésticos la mayoría de las tarifas son en moneda local sin ningún tipo de indexación al dólar. Para el caso de los negocios domésticos en Perú y Ecuador, tanto las tarifas como las ventas son en dólares. Producto de lo anterior, LATAM se encuentra expuesta a la fluctuación en diversas monedas, principalmente real brasileño. LATAM Airlines Group ha realizado coberturas de exposición al riesgo de tipo de cambio del real brasileño principalmente utilizando contratos forward y opciones de moneda durante el año 2019. Al 31 de diciembre 2019, LATAM mantiene cobertura para el real brasileño por US\$15 millones para el 2020, con perspectivas de constituir una posición mayor en el transcurso del año.

Por otro lado, el riesgo de balance se presenta cuando partidas registradas en balance están

expuestas a variaciones del tipo de cambio, dado que estas partidas están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional. Si bien LATAM puede suscribir contratos de derivados de cobertura para proteger el impacto de una posible apreciación o depreciación de monedas respecto a la moneda funcional utilizada por la sociedad matriz, durante el año 2019, LATAM no realizó cobertura para cubrir el riesgo de balance.

El principal factor de descalce se produce en la sociedad TAM S.A., cuya moneda funcional es el real brasileño y gran parte de sus pasivos están expresados en moneda dólar, no obstante sus activos estén expresados en moneda local.

Este desbalance se redujo significativamente durante 2019, minimizando así este riesgo. Específicamente, se redujo la diferencia entre pasivos y activos de la sociedad TAM a US\$100 millones aproximadamente, lo que significa una reducción de aproximadamente US\$700 millones.

# SOSTENIBILIDAD

## EN ESTE CAPÍTULO

43 Juntos, más sostenibles

45 Foco estratégico

51 Compromiso con ODS

# Juntos, más sostenibles

Para LATAM, ser sostenibles significa conectar a sus pasajeros con sus destinos en los cinco continentes, manteniendo un equilibrio entre el desarrollo económico, progreso social y protección del medioambiente y creando valor para todos sus grupos de interés. Ese compromiso se traduce en iniciativas concretas, amparadas por la estrategia de sostenibilidad del Grupo, **Juntos, más sostenibles**, que guía la dirección de los negocios a partir de la visión integrada entre las esferas económica, social y ambiental.

La estrategia está compuesta por tres dimensiones:

- **Gobernanza:** la compañía informa de forma transparente a sus partes interesadas sobre sus compromisos y obligaciones;
- **Cambio climático:** la compañía se centra en identificar oportunidades y mitigar riesgos e impactos ambientales actuales y potenciales de la operación, enfocada en la gestión de la huella de carbono;
- **Ciudadanía corporativa:** la compañía se enfoca en el desarrollo del turismo sostenible y en la atención de las necesidades de salud que tienen las comunidades de escasos recursos.

En su gestión de sostenibilidad, el Grupo se vale de los conceptos de interdependencia y cooperación con distintos públicos.

En 2019, por sexto año consecutivo, LATAM Airlines Group fue escogida como una de las tres aerolíneas más sostenibles del mundo según la categoría World, la más importante del Índice de Sostenibili-



**LATAM permanece comprometida con generar resultados con propósito.**

dad Dow Jones (DJSI por sus siglas en inglés). (Más información en la página 49)

## COMPROMISO DE TODOS EN LATAM

Como con todos los aspectos fundamentales para el negocio, el Directorio supervisa también los avances en sostenibilidad. Los directores reciben información periódica sobre el progreso de las iniciativas y el cumplimiento de las metas y dan orientación sobre nuevas acciones o revisiones a los planes trazados.

El Comité Ejecutivo dirige la ejecución de la estrategia de negocio. El trabajo abarca las dimensiones financieras y no financieras de manera transversal en diversas áreas, para permitir una visión amplia de los riesgos y oportunidades.

La sostenibilidad también tiene un impacto directo sobre la remuneración variable de los equipos y de la alta dirección. El pago de bonos está ligado al logro de metas en tres niveles, relacionadas con los temas considerados como más relevantes para la gestión de la sostenibilidad.

La ausencia de accidentes aéreos en el periodo es la meta del primer nivel y lo que define si habrá pago de remuneración variable. Las metas del segundo nivel son corporativas, transversales al negocio, cuyo cumplimiento depende del desempeño de diversas áreas. Esas metas pueden variar de acuerdo con el área del empleado o ejecutivo y están relacionadas con seguridad, puntualidad, satisfacción del cliente, clima y compromiso organizacional, desempeño financiero y eficiencia de costos y de productividad.

En el tercer nivel, están las metas establecidas por área de operación y aquellas que se relacionan con el desempeño individual. No obstante, algunos temas coinciden; por ejemplo, la seguridad laboral. A partir de 2018, la remuneración variable anual de los ejecutivos de todas las áreas pasó a estar condicionada al desempeño de la tasa de lesiones ocupacionales del Grupo.

La gestión de la sostenibilidad se fundamenta en la política corporativa al respecto, en vigor desde 2016.

#### DIRECTRIZ CLARA

La actuación en sostenibilidad de LATAM se apoya en la política corporativa del tema, aprobada por el Directorio en 2016. El documento reúne los principios que los ejecutivos deberán usar como referencia en la definición y ejecución de las estrategias e iniciativas de desarrollo sostenible.

La política fortalece la transparencia de los procesos de toma de decisiones y el compromiso con la rendición de cuentas, así como colaborar con la gestión de riesgos. El documento fue elaborado de conformidad con las directrices presentes en diversas normas, compromisos y principios externos. Los principales son:

- ▶ **Pacto Global:** una iniciativa de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) para fomentar la adopción de prácticas de responsabilidad corporativa en temas de derechos humanos, derechos laborales, medio ambiente y anticorrupción. LATAM Airlines forma parte de esta iniciativa y además es parte del Comité Ejecutivo.
- ▶ **Objetivos de Desarrollo Sostenible:** agenda global de desarrollo de la ONU, que define 17 objetivos y 169 metas respecto a la erradicación de la pobreza, seguridad alimentaria, salud, educación, igualdad de género, reducción de la desigualdad, energía, cambio climático, ciudades sostenibles y crecimiento económico inclusivo, entre otros temas.
- ▶ **Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos:** establecen una guía de los parámetros y lineamientos para asegurar la protección, el respeto y la remediación de los derechos humanos en el mundo empresarial.
- ▶ **Iniciativa de Reporte Global (GRI por sus siglas en inglés):** entidad internacional multiseccional comprometida con la estandarización y mejora continua de la gestión y comunicación de la sostenibilidad en empresas y organizaciones de diferentes tamaños y sectores. Responsable por la elaboración de la metodología de reporte de sostenibilidad referente para empresas y organizaciones de todo el mundo.

## RED DE RELACIONES [102-40]

Los principales grupos de interés de LATAM Airlines son los empleados, clientes y pasajeros, proveedores, accionistas e inversionistas, comunidades, organizaciones de la sociedad civil, organizaciones sectoriales, entidades reguladoras y organismos públicos. Con todos ellos, la gestión de la relación, que se da por medio de distintos canales de contacto y comunicación, y de acuerdo con preceptos de diálogo y transparencia, busca potencializar el compromiso de generar y compartir valor. En distintas ocasiones, el Grupo comparte su agenda de temas estratégicos con esos grupos, consciente de que, con el apoyo y compromiso de todos, es posible obtener resultados de mayor impacto para toda la sociedad.

Buscando el diálogo estratégico y el desarrollo del sector, LATAM también mantiene un diálogo permanente con diversas organizaciones e integra, a través de membresías, entidades representativas del sector. En 2019, las contribuciones financieras a esas asociaciones sumaron US\$1,7 millones. La Asociación Brasileña de Empresas Aéreas (ABEAR), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la Asociación de Transporte Aéreo de Colombia (ATAC) y la Sociedad de Fomento Fabril de Chile (SOFOFA), recibieron las mayores contribuciones en el año.

El listado completo de las asociaciones donde LATAM participa se encuentra en  Anexos.

## PERCEPCIÓN DE LOS CLIENTES

A principios de noviembre, el Grupo realizó una encuesta entre sus clientes de los seis países en donde opera para conocer la percepción de ese público sobre la manera en que LATAM lleva la gestión de la sostenibilidad. Respondieron a las preguntas más de 13.600 personas.

A las preguntas sobre qué temas de sostenibilidad LATAM debería dar más atención, 39% dijo responsabilidad social, 30% ética y anticorrupción y 23% cambio climático y gestión de residuos. Particularmente en relación con las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por las actividades de la industria aeronáutica, 41% de los participantes afirmó que les preocupan las emisiones generadas durante sus viajes en avión.

La encuesta es una de las iniciativas para involucrar a los clientes en la gestión de la sostenibilidad y mostrarles todos los ámbitos de la gestión del Grupo en esta materia.

# Foco estratégico

Para facilitar la identificación de las prioridades de la gestión de la sostenibilidad, el establecimiento de metas y el monitoreo de resultados, LATAM prioriza y enumera los temas más relevantes para el negocio y sus grupos de interés. Esa definición es realizada a partir de estudios de materialidad, actualizados periódicamente para garantizar la alineación con la estrategia de negocio y el contexto externo.

Para llegar a los temas materiales, se toman en cuenta los impactos (actuales y potenciales) de la operación sobre los diferentes grupos de interés, la percepción y las expectativas de esos grupos, la visión de futuro de LATAM y sus compromisos asumidos, además de las tendencias mundiales y directrices de sostenibilidad y del sector de la aviación. La descripción del proceso de materialidad vigente se encuentra en *la página 108*.

**TEMAS MATERIALES** [102-47]

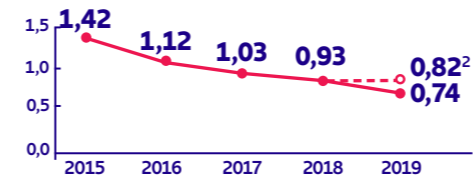
✓ Oportunidades ⚠ Riesgos

**Salud y seguridad en el aire y en tierra**

Prevención y gestión de riesgos de incidentes, accidentes y lesiones y gestión de contingencias en las operaciones aéreas y terrestres



El desempeño en seguridad influye directamente en la elección del cliente y en la reputación de la empresa con efectos a largo plazo.

**Desempeño 2019 e indicadores de seguimiento**
**Tasa de lesiones ocupacionales<sup>1</sup>**


<sup>1</sup> Lesiones totales/ media de empleados X 100.  
<sup>2</sup> Meta 2019.

**0**  
**accidentes**  
Meta permanente: 0

**OTROS INDICADORES O ASPECTOS MONITOREADOS**

Situaciones de riesgo identificadas y mitigadas


**Ética y anticorrupción**

Lucha contra prácticas no éticas o ilegales



La empresa puede impulsar buenas prácticas a partir de su amplia red de relaciones. El protagonismo en el tema favorece las relaciones de largo plazo con los grupos de interés estratégicos y el compromiso de los empleados.



El incumplimiento perjudica la reputación de la empresa; multas y sanciones pueden poner en peligro la operacional.

**Desempeño 2019 e indicadores de seguimiento**

**100%** de las operaciones cubiertas por análisis de riesgo de corrupción

Capacitación sobre el Código de Conducta:  
**97,4%** de los empleados  
**95,5%** de los ejecutivos

**0**  
**casos de corrupción**

**OTROS INDICADORES O ASPECTOS MONITOREADOS**

Medidas de corrupción adoptadas en casos de corrupción confirmados


**Puntualidad**

Asegurar que las operaciones cumplan con los más altos estándares de puntualidad



Es uno de los principales atributos valorados por los clientes y representa un diferenciador de desempeño en un mercado cada vez más competitivo.



El desempeño en puntualidad afecta la eficiencia operacional.

**Desempeño 2019 e indicadores de seguimiento**
**Puntualidad (%)<sup>1</sup>**


<sup>1</sup> Según el estándar OTP DEP15, que considera vuelos que salen con hasta 15 minutos de retraso.

**TEMAS MATERIALES** [102-47]

Oportunidades Riesgos


**Sostenibilidad económica y financiera**

Maximizar la eficiencia y garantizar la rentabilidad a largo plazo



Una operación eficiente es más resiliente y responde con más rapidez a los desafíos y cambios del mercado.



Determina la viabilidad de la empresa.

**Desempeño 2019 e indicadores de seguimiento**


**7,1% de margen operativo**  
(Guidance 2019: 7% a 9%)

**3,7% de crecimiento ASK – Operación pasajeros**  
(Guidance 2019: 3% a 5%)

**2,2% de disminución de ATK – Operación carga**  
(Guidance 2019: crecimiento de 0% a 2%)

**Obs:** se suspendió el guidance para 2020 en vista de la incertidumbre causada por el brote de COVID-19. Para más información, consulte la página 58.


**Desarrollo de empleados**

Estrategias para atraer, retener, formar y desarrollar a los empleados



En la operación cotidiana, son las personas quienes ponen en práctica la estrategia y aseguran el éxito de la empresa. La capacidad técnica, la gestión del conocimiento, la alineación estratégica, el compromiso y el compromiso son factores determinantes para el desempeño y la productividad y marcan la diferencia en el mercado.

**Desempeño 2019 e indicadores de seguimiento**


**Índice de salud organizacional (OHI)<sup>1</sup>:**  
74  
Meta 2019: 66



**88% de los cargos críticos con sucesor identificado**  
(Se refiere a 416 posiciones ejecutivas que reportan a vicepresidentes)



<sup>1</sup> Organizational Health Index.


**Mitigación del cambio climático**

Uso eficiente de combustibles fósiles, apoyo al desarrollo de biocombustibles y reducción/compensación de la emisión de gases de efecto invernadero



La innovación continua genera mejoras en la eficiencia, fundamentales para la resiliencia en un sector como el aéreo, que opera con márgenes muy bajos.

El compromiso con el buen desempeño ambiental es un factor cada vez más relevante en la relación con los clientes y la sociedad en general.



La adopción de leyes y normas restrictivas relacionadas con la emisión de gases de efecto invernadero en los países en donde LATAM opera puede generar un aumento en los costos operacionales del Grupo.

Los fenómenos climáticos extremos pueden afectar la operación.

**Desempeño 2019 e indicadores de seguimiento**

**1% de reducción de la huella de carbono total neta en comparación con 2012.**

**Ahorro de 60,6 millones de galones de combustible**  
Meta 2019: 60,6 millones de galones  
Meta 2020: 68,8 millones de galones



**2% menos emisiones de CO<sub>2</sub>e por pasajero transportado.**

**TEMAS MATERIALES** [102-47]

Oportunidades Riesgos



**Enfoque en el cliente**  
Esfuerzos para atraer y retener clientes



La estrategia centrada en el cliente permite a la empresa seguir muy de cerca la evolución del perfil de ese público, anticiparse a tendencias e innovar el propio negocio.



La preferencia de los clientes es lo que asegura los ingresos y la continuidad de los negocios.

**Desempeño 2019 e indicadores de seguimiento**

**NPS (Net Promoter Score)**  
**pasajeros: 33**  
Meta: 30

**NPS Carga: 32**  
Meta: 26

**Más de 30 millones de miembros del programa viajero frecuente LATAM Pass.**



**Desarrollo de la red de destinos para ofrecer mayor conectividad**  
Ser la mejor opción en conectividad dentro de la región



Una red amplia y adecuada a las necesidades y expectativas de diferentes perfiles de clientes impulsa la demanda, incluso entre nuevos segmentos de clientes, y genera ingresos; a mediano y largo plazo, fortalece la relación con los clientes y contribuye a la continuidad del negocio.

**Desempeño 2019 e indicadores de seguimiento**

**Inauguración de 26 nuevas rutas.**  
**Liderazgo en frecuencia de vuelo**, en 60% de las rutas en comparación con las demás aerolíneas que operan las mismas rutas.

LATAM ofrece servicio a más del **80% de los pasajeros** de los países en donde opera.

Uno de cada tres pasajeros transportados por LATAM dice que **calidad de los itinerarios** es la principal razón para volar con el Grupo.



**Relación con las autoridades**  
Contacto con las autoridades y organismos regulatorios del sector, cumplimiento de leyes y reglamentos



La relación con autoridades, organismos regulatorios, asociaciones representativas y otros agentes del sector favorece la generación de soluciones para desafíos comunes — en las áreas de logística, movilidad e infraestructura, por ejemplo — y beneficia a empresas, gobierno y sociedad.



El sector aéreo está fuertemente regulado; las desviaciones y los incumplimientos pueden afectar o impedir la operación.

**Desempeño 2019 e indicadores de seguimiento**

Los principales logros en este tema no son medidos con indicadores numéricos, pero reflejan la calidad del diálogo estratégico para el desarrollo del sector, descrito en la *página 30*.



**Turismo sostenible**  
Promover un equilibrio entre las actividades turísticas y la conservación de la cultura y el medio ambiente de los destinos



Generar valor compartido a partir de un tema estrechamente vinculado al propio negocio presenta una oportunidad única para LATAM de poner en práctica su compromiso con América del Sur y construir legados de desarrollo para la región.

Los impactos sociales, económicos y ambientales positivos fortalecen la relación con diversos grupos de interés; en el ámbito interno, el orgullo de pertenecer a una empresa con propósito favorece el ambiente interno y el compromiso.

**Desempeño 2019 e indicadores de seguimiento**

**Programa Cuido mi Destino**  
9 proyectos activos y más de 10 mil personas impactadas

Focos Cuido mi Destino:  
• económico (desarrollo local de las comunidades);  
• social (educación y rescate de la cultura);  
• ambiental (conservación ambiental).

**US\$1.334 millones de impulso al turismo** en Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú.  
(Considera los 4,5 millones de pasajeros transportados por LATAM y el gasto promedio de turistas según los organismos oficiales de turismo y estadística de los seis países).



## ÍNDICE DOW JONES DE SOSTENIBILIDAD

Con los temas prioritarios definidos y las acciones dirigidas, LATAM monitorea su evolución en cada uno de los frentes de sostenibilidad. Dicho monitoreo considera, en especial, el desempeño del Grupo en el Índice Dow Jones de Sostenibilidad (DJSI), que se consolidó como la principal guía internacional consultada por inversionistas para evaluar las prácticas y los resultados de sostenibilidad de las grandes organizaciones. Una de las características del índice es mostrar el desempeño de una empresa en comparación con sus semejantes en su sector.

En 2019, por sexto año consecutivo, LATAM Airlines fue escogida como una de las tres aerolíneas más sostenibles del mundo según este índice, que está compuesto por un 10% de las empresas del Global Broad Market Index de Standard & Poor's (S&P) con mejor desempeño en sostenibilidad y se basa en

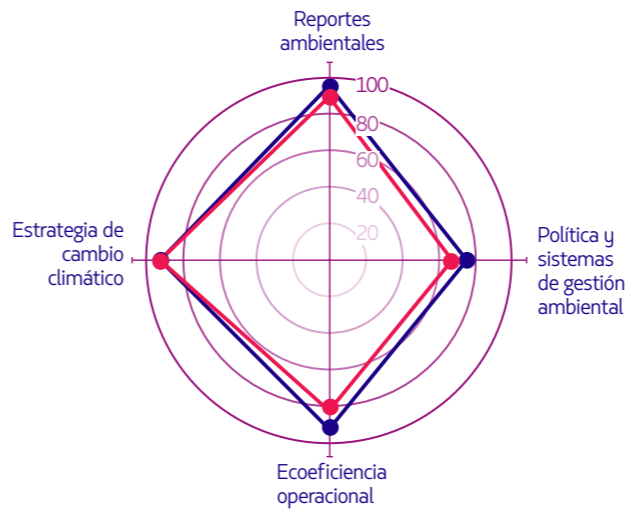
una evaluación independiente, anual, de criterios económicos, sociales y ambientales de las empresas.

En 2019, DJSI invitó a 3.517 compañías de 61 industrias en 47 países, que presentaron el mejor desempeño financiero medido por capitalización de mercado en el Índice S&P Global Broad Market, a participar en su evaluación anual de sostenibilidad corporativa. De las 18 aerolíneas invitadas, LATAM Airlines Group fue la única línea aérea de América que calificó para la categoría World del DJSI. Adicionalmente, la compañía lidera el índice de las aerolíneas en el MILA Pacific Alliance (que mide un 30% de las empresas registradas en el S&P con mejor desempeño de Chile, Colombia, México y Perú) y también forma parte del índice Chile.

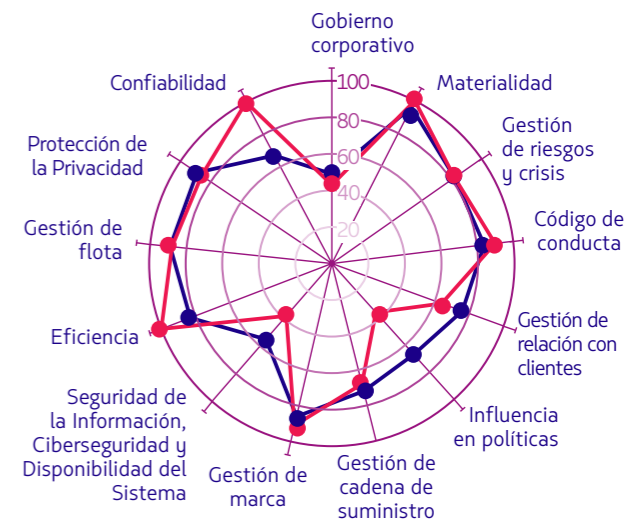
## BEST IN CLASS

La metodología adoptada por el DJSI es conocida como *Best in Class*, que analiza sólo el desempeño de las principales empresas de capital abierto de distintos sectores en el año. Los criterios de evaluación incluyen temas de gestión de gobernanza y *compliance*, gestión de relación con clientes y prácticas económico-financieras, sociales y ambientales de largo plazo. SAM CSA, consultoría de inversiones especializada en sostenibilidad que pertenece a S&P Global, es la responsable del análisis, que genera una lista final con las organizaciones líderes en los temas mencionados.

## Dimensión ambiental



## Dimensión económica



## Dimensión social

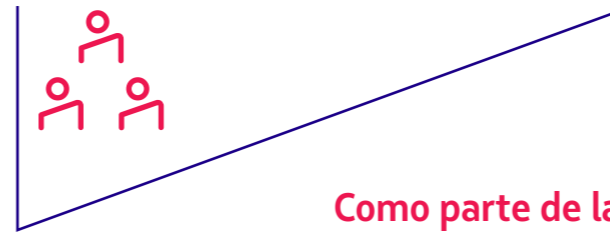


## RESPECTO A LOS DERECHOS HUMANOS

La comprensión de LATAM sobre los derechos humanos está en línea con el concepto de la Organización de las Naciones Unidas, que establece los derechos humanos como inherentes a todas las personas, sin distinción alguna de raza, sexo, nacionalidad, origen étnico, lengua, religión o cualquier otra condición. La definición considera el derecho a la vida, a la libertad, a no sufrir esclavitud ni tortura, a la libertad de expresión, al trabajo y a la educación, entre otros.

Además de dirigir el negocio con base en preceptos de ética e integridad y acatar todas las legislaciones pertinentes en los distintos países en donde opera, LATAM tiene una postura clara sobre el tema y busca avanzar año con año en los esfuerzos por impulsar el respeto a los derechos humanos y a la no discriminación dentro y fuera de la empresa, así como a mejorar los procesos de identificación, prevención y mitigación de riesgos de violación de derechos humanos.

En 2019, fue aprobada la Declaratoria de Compromiso sobre Derechos Humanos, que sistematiza los preceptos ya adoptados por el Grupo en sus operaciones y relaciones, reiterando su postura sobre el tema y estableciendo las consecuencias en caso de incumplimiento por parte de empleados y socios comerciales. Entre los principios definidos en la declaración, están el rechazo al trabajo infantil, trabajo forzado y trabajo análogo al del esclavo y a situaciones de acoso moral, físico y sexual; y el compromiso



**Como parte de la gestión de derechos humanos, LATAM aprobó en 2019 la Política de Compensaciones, que reforzó el compromiso del Grupo en relación con la equidad salarial.**

con la libertad sindical, con la salud y seguridad de los profesionales y con la remuneración justa y condiciones de trabajo adecuadas para todos los profesionales, independientemente de su género, raza, edad, preferencia sexual y nacionalidad, entre otros.

El documento utiliza como parámetro las principales normas internacionales sobre derechos humanos, como son la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la Carta de las Naciones Unidas y los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

De manera simultánea a la creación y publicación de la declaración, LATAM elaboró una matriz de riesgos específica de derechos humanos, que permite la identificación, cuantificación y priorización de riesgos y la adopción de medidas de mitigación.

LATAM Perú fue la primera filial en concluir el análisis de riesgos, valiéndose de dicha matriz, que cla-

## PRESENCIA EN OTROS ÍNDICES

Por primera vez, la compañía es parte de la serie de índices del Financial Times Stock Exchange (FTSE) pertenecientes a la bolsa de Londres. Este índice de sostenibilidad se creó en 2001 con la colaboración del Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia y Juventud (UNICEF) y de Ethical Investment Research Service (EIRIS).

Para escoger las empresas que forman parte de este índice, se evalúan cerca de 300 indicadores agrupados en 14 temas, que miden el desempeño de las compañías en temáticas ambientales, sociales y de gobernanza (ASG).

Los índices FTSE4Good son utilizados por un amplio rango de participantes del mercado para crear y asesorar a fondos de inversión responsables y otros productos.



**El Grupo también cuenta con una matriz de riesgos específica sobre derechos humanos; LATAM Perú fue la primera filial en concluir su evaluación con base en la matriz.**

sifica los riesgos de acuerdo con el nivel de impacto y probabilidad de incidencia en cuatro niveles: bajo, medio, alto y muy alto. Para los riesgos identificados, se definieron planes de acción, entre los cuales, destacan: monitoreo anual del cumplimiento con los lineamientos de equidad salarial del Grupo, revisión de procesos para asegurar la imparcialidad y evitar la discriminación en la selección de proveedores, elaboración de una política específica en LATAM Perú sobre acoso sexual, activación de un comité sobre el tema y divulgación de información entre equipos y ejecutivos.

Gradualmente, las demás operaciones del Grupo realizaron sus análisis, usando la matriz de riesgos como base, lo que permitirá a LATAM mejorar su gestión del tema.

Asegurar que los proveedores también respeten los derechos humanos es una preocupación constante del Grupo. Además de la declaración, el tema está especificado en el Código de Conducta para Proveedores, lanzado en 2019, el Código de Conducta de LATAM y en otras políticas y normas internas. Como parte de una gestión preventiva, los análisis realizados a proveedores para identificar riesgos de sostenibilidad incluyen cuestiones de derechos humanos, trabajo decente y conducta ética (*lea más en la página 66*).

## Compromiso con los ODS

Desde su lanzamiento en 2015, LATAM apoya la agenda global de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y busca contribuir para lograr las metas previstas dentro del compromiso. La agenda estableció el año 2030 como el plazo para el cumplimiento de las 169 metas.

En 2019, LATAM llevó a cabo una nueva evaluación de los 17 ODS y sus 169 metas, revalidando los temas en los que el Grupo enfocará sus esfuerzos en los años próximos. De los 17 objetivos, siete están más directamente ligados a la naturaleza de la operación y las actividades de LATAM, siendo los objetivos con los que el Grupo puede contribuir de manera más efectiva, dado que ya cuenta con los compromisos e iniciativas correspondientes. Estos son: energía asequible y no contaminante; trabajo decente y crecimiento económico; industria, innovación e infraestructura; producción y consumo responsable; acción por el clima; y vida de ecosistemas terrestres.

## CONTRIBUCIONES DE LATAM A LOS ODS

Meta ONU para 2030 <sup>1</sup>	Iniciativa LATAM
 <p><b>Meta 7.2</b> – Aumentar la proporción de energías renovables en la red de energía global</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyo a combustibles de menor impacto ambiental, como los biocombustibles (página 82)</li> <li>• Adopción de energía renovable en la base de mantenimiento y el edificio corporativo, en Chile (página 85)</li> </ul>
<p><b>Meta 8.3</b> – Apoyar las actividades productivas, la creación de empleo decente, el emprendimiento y la innovación, así como fomentar la formalización y el crecimiento de micro, pequeñas y medianas empresas</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programa Cuido mi Destino, que promueve la educación orientada hacia el desarrollo sostenible, incluyendo temas como emprendimiento y conservación del patrimonio cultural y natural (página 101)</li> </ul>
<p><b>Meta 8.4</b> – Mejorar la eficiencia de los recursos globales y desvincular el crecimiento económico del deterioro ambiental</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estrategia de Sostenibilidad conectada a la estrategia del negocio, que prevé un crecimiento integrado de los frentes económico, social y ambiental (página 43)</li> </ul>
 <p><b>Meta 8.5</b> – Lograr el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos y la igualdad de remuneración</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prácticas de trabajo dignas y compromiso con la equidad salarial (página 89)</li> </ul>
<p><b>Meta 8.6</b> – Reducir la proporción de jóvenes que no están empleados y no cursan estudios ni reciben capacitación</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programa Cuido mi Destino</li> </ul>
<p><b>Meta 8.7</b> – Erradicar el trabajo forzoso, la esclavitud contemporánea, la trata de personas y eliminar las peores formas de trabajo infantil</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diagnóstico sobre riesgos y oportunidades relacionados con temas de diversidad y derechos humanos en el contexto de la organización y en sus relaciones en la cadena de valor (página 50)</li> <li>• Compromiso detallado en el Código de Conducta de la empresa, en el Código de Conducta de Proveedores y en los requisitos y sistemas de gestión de proveedores (páginas 28 y 68)</li> </ul>
<p><b>Meta 8.8</b> – Proteger los derechos laborales y promover entornos de trabajo seguros</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguridad ocupacional como uno de los focos de la gestión de la seguridad (página 94)</li> </ul>
<p><b>Meta 8.9</b> – Promover un turismo sostenible que genere empleos y promueva la cultura y los productos locales</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programa Cuido mi Destino</li> </ul>

<sup>1</sup> El enunciado de las metas fue editado; la redacción completa está disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>

## CONTRIBUCIONES DE LATAM A LOS ODS

	Meta ONU para 2030 <sup>1</sup>	Iniciativa LATAM
<p><b>9</b> INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA</p>	<b>Meta 9.1</b> – Desarrollar infraestructura para fomentar el desarrollo económico y el bienestar humano (acceso equitativo y asequible para todos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Red de destinos con enfoque en la conectividad (<i>páginas 12 y 13</i>)</li> <li>• Modelo de ventas y tarifas ajustadas a diferentes perfiles de clientes (<i>página 70</i>)</li> </ul>
	<b>Meta 9.2</b> – Promover una industrialización inclusiva y sostenible, aumentando la contribución de la industria al empleo y al PIB	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contribución a la generación de empleo y al crecimiento del PIB en los países en donde está presente (<i>página 100</i>)</li> </ul>
	<b>Meta 9.3</b> – Aumentar el acceso de pequeñas empresas industriales y otras empresas a los servicios financieros (crédito asequible e integración en cadenas de valor y mercados)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacitación y desarrollo de emprendedores locales (programa Cuido mi Destino), contribuyendo a su inserción en los mercados (<i>página 101</i>)</li> </ul>
	<b>Meta 9.4</b> – Modernizar la infraestructura y volver a las industrias sostenibles (más eficientes y con tecnologías y procesos industriales limpios)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eficiencia en el uso de combustibles, con reducción de los impactos ambientales de la operación (<i>página 80</i>)</li> </ul>
<p><b>12</b> PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES</p>	<b>Meta 12.2</b> – Gestión sostenible y uso eficiente de los recursos naturales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eficiencia en el uso de combustibles; uso racional de agua y energía; reducción y compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero; reducción y manejo responsable de los residuos, con iniciativas pioneras de reciclaje a bordo y eliminación del plástico de uso único (<i>a partir de la página 75</i>)</li> </ul>
	<b>Meta 12.4</b> – Gestión de productos químicos y desechos a lo largo de su ciclo de vida	
	<b>Meta 12.5</b> – Reducir la generación de desechos	

<sup>1</sup> El enunciado de las metas fue editado; la redacción completa está disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>

## CONTRIBUCIONES DE LATAM A LOS ODS

	Meta ONU para 2030 <sup>1</sup>	Iniciativa LATAM
	<b>Meta 13.1</b> – Resiliencia y capacidad de adaptación al cambio climático	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificación de riesgos y oportunidades relacionadas (página 79)</li> </ul>
	<b>Meta 13.2</b> – Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Política y Estrategia de Sostenibilidad definidas (página 43)</li> <li>Compromiso claro con iniciativas sectoriales (páginas 76 y 84)</li> </ul>
	<b>Meta 13.3</b> – Educación, concientización y capacidad humana e institucional respecto del cambio climático	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uso eficiente del combustible de aviación (página 80)</li> <li>Compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero (página 83)</li> <li>Concientización ambiental— programa Cuido mi Destino (página 101)</li> <li>Avión Solidario Catástrofe (página 104)</li> </ul>
	<b>Meta 15.1</b> – Conservación, recuperación y uso sostenible de ecosistemas terrestres y de agua dulce	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proyectos de compensación de carbono (página 83)</li> </ul>
	<b>Meta 15.2</b> – Gestión sostenible de todos los tipos de bosque, reducción de la deforestación y restauración de bosques erosionados	<ul style="list-style-type: none"> <li>El pilar ambiental es uno de los ejes del programa Cuido mi Destino, con acciones que buscan conservar y recuperar los recursos naturales para las generaciones futuras. Algunos proyectos se enfocan en la conservación de reservas naturales y biológicas e incluyen acciones para evitar la extinción de especies amenazadas (página 101)</li> </ul>
	<b>Meta 15.4</b> – Conservación de los ecosistemas de montaña y su biodiversidad	
	<b>Meta 15.5</b> – Reducir la degradación de hábitats naturales y la pérdida de biodiversidad; proteger y evitar la extinción de especies amenazadas	

<sup>1</sup> El enunciado de las metas fue editado; la redacción completa está disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>

# NUESTRO NEGOCIO

## EN ESTE CAPÍTULO

- 56 Contexto de la industria
- 57 Resultados financieros
- 60 Información bursátil
- 61 Gestión de riesgos
- 63 Plan de inversión

# Contexto de la industria

El crecimiento de la actividad económica durante 2019 se vio afectado, principalmente, por las tensiones en el comercio internacional y por bajas en la actividad económica en mercados emergentes, como el caso de India. Por el lado positivo, se destaca el impacto positivo sobre el crecimiento de las políticas monetarias más expansivas que se han visto adoptadas de manera transversal por las distintas autoridades, las noticias positivas sobre las negociaciones comerciales entre EEUU y China, y la disminución de los temores sobre el Brexit.

Por su parte, los ingresos de la industria aérea global tuvieron en general un buen desempeño en 2019, impulsados por un crecimiento de la demanda (4,2% medida en RPK) -a pesar de ser una menor tasa que el año anterior (7,4%)- y apoyada por un crecimiento del factor de ocupación de 0,7 puntos porcentuales hasta un nuevo máximo histórico de 82,6%.

Estos resultados se contrastan con el aumento de los costos de la industria, principalmente del combustible. De esta manera, el resultado operacional de la industria global se estima en US\$42,5 miles de millones (por debajo de los US\$45,9 miles de millones alcanzados en 2018), mientras que la utilidad neta se estima que alcanzó un nivel de US\$25.9 miles de millones (por debajo de los US\$27,3 miles de millones registrados en 2018).

Con respecto a los distintos mercados geográficos, las aerolíneas norteamericanas tuvieron los mejores resultados en términos de utilidad, a pesar de tener un crecimiento más moderado y un entorno económico menos acelerado y un entorno de negocios más deteriorado respecto al año anterior. A pesar de esto, los operadores se vieron beneficiados por su disciplina de capacidad, logrando incrementar su factor de ocupación a 84,9%.

En Europa, se pudo ver una desaceleración del crecimiento internacional respecto al año anterior (4,4% vs 7,5% en 2018) como consecuencia de la desaceleración económica en la región, problemas industriales (huelgas), la incertidumbre respecto al Brexit y el colapso de varias aerolíneas.


La demanda en el Asia-Pacífico se vio fuertemente afectada principalmente por las tensiones comerciales entre China y EEUU, y por el debilitamiento del entorno económico, llegando a crecer 4,5% (comparado con 8,5% en 2018).

En Latinoamérica, el tráfico de pasajeros creció 4,2% YoY (*year over year*), en línea con el mercado mundial durante 2019. Las protestas en distintos países de la región y las dificultades económicas de varios países contribuyeron a una desaceleración del tráfico internacional para los operadores latinoamericanos. El tráfico total de la región creció a ritmos más moderados que el año anterior, aumentando en 4,2%, marcando una mejora en el factor de ocupación de 1 punto porcentual, llegando hasta 82,6%. Las aerolíneas de la región tuvieron resultados variados durante el año 2019, marcando el año con una pérdida de US\$400 millones, comparados con la pérdida de US\$800 millones del año anterior.

Considerando la estructura actual de la industria, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) espera una mejora en la utilidad neta de la industria aérea global para el año 2020, la cual alcan-

zaría US\$29,3 miles de millones, con un margen operacional de 5,5%. Esta mejora se explica por una estabilización del crecimiento de la demanda a niveles de 4,1%, como resultado de una economía global más estable y de una aceleración del crecimiento global. Además, se espera que, a nivel de costos, estos crezcan a una tasa más baja que en años anteriores, principalmente afectados por una caída del precio del combustible contrarrestada, en parte, por un aumento del consumo de éste.

Por último, se espera que los impulsores del crecimiento del tráfico global sigan siendo por los próximos 20 años las economías emergentes, principalmente las de Asia Pacífico, Medio Oriente y Latinoamérica.

**[+]** Otras informaciones relevantes están disponibles en  *Anexos*:

- *Marco regulatorio*;
- *Hechos esenciales*.



## DESAFÍOS DE LA INDUSTRIA EN LA REGIÓN

La aviación comercial se ha consolidado como un elemento clave en el actual sistema económico mundial, debido a su rol en el crecimiento del comercio e inversión extranjera, desarrollo del turismo y en la conectividad de las personas a través de todos los continentes. Volar se ha transformado en un medio de transporte cada vez más habitual y que, incluso, llega a competir con el terrestre en rutas domésticas. La facilitación y la integración de la tecnología en los procesos, la autogestión del pasajero y el esfuerzo de las líneas aéreas de traspasar a los pasajeros todas las eficiencias en costo para reducir las tarifas aéreas han contribuido a que Latinoamérica sea una de las regiones con mayor potencial de crecimiento aéreo del mundo. Según estimaciones de la IATA, el tráfico aéreo se duplicará en la región al 2035.

En este contexto, existen grandes desafíos de la industria aérea, que requieren de un esfuerzo público-privado, para potenciar el desarrollo de las aerolíneas y entregar una mejor experiencia de viaje.

La existencia de un liderazgo gubernamental que coordine los desafíos de la industria aérea y contribuya a una reducción del costo total de viaje – como medios de transporte públicos eficientes para conectar las ciudades con los aeropuertos –, terminales más amigables para el pasajero, con tecnologías para facilitar los procesos, y un modelo aeroportuario que se enfoque en la experiencia de viaje del pasajero son algunos de los grandes desa-

fíos que como industria LATAM debe seguir impulsando en la región.

Para contribuir con los avances, LATAM toma parte e impulsa las principales discusiones que afectan al sector por medio de la participación en diversos foros y entidades empresariales. Uno de los principales focos de atención es la infraestructura aeroportuaria. En 2019, el aeropuerto de Santiago (Chile), donde está ubicado uno de los *hubs* de LATAM, ha realizado importantes entregas de obras de su expansión. Se espera que a mediados de 2020, el Aeropuerto de Lima concluya la licitación de sus nuevas obras que permitirán duplicar su capacidad en los próximos 20 años. Respecto a los aeropuertos en Argentina, Colombia y Perú se trabaja de cerca con las Autoridades para hacer frente a problemas de capacidad. En los aeropuertos en proceso de expansión, LATAM está en conversaciones con los concesionarios y las autoridades competentes para garantizar que las obras generen la menor cantidad de trastornos a los pasajeros.

Otros asuntos relevantes para la industria se refieren a la infraestructura necesaria para garantizar el fácil acceso de los pasajeros a los aeropuertos, que normalmente se encuentran lejos de los centros urbanos y otros costos que encarecen viajar.

En Brasil, cuestiones relacionadas con el precio del combustible de aviación o ciertas limitaciones que no permiten el desarrollo de la industria aérea de una manera más agresiva como en otros países de

la región. A inicios de 2019, el gobierno de São Paulo redujo a menos de la mitad (de 25% a 12%) el impuesto sobre el combustible de aviación.

En Argentina, LATAM logró un avance importante en el año. Las autoridades competentes aprobaron el *interchange*, que permitió al Grupo el uso compartido de flota desde Chile para hacer más eficientes sus operaciones en ese país.

LATAM también da seguimiento a las discusiones regulatorias sobre temas ambientales, en donde Colombia ha liderado ese tipo de iniciativas a nivel regional (*lea más en la página 83*).

# Resultados financieros



Durante 2019 LATAM demostró que es el grupo de aerolíneas mejor posicionado en Latinoamérica para capitalizar el crecimiento potencial de la región. A pesar de las desafiantes condiciones de mercado generadas por la devaluación de las monedas locales y los levantamientos sociales en la región, el grupo transportó 74 millones de pasajeros durante el año, un aumento de 5,4 millones respecto al año anterior. No hay otro grupo en la región que haya crecido tanto en cantidad de pasajeros transportados como LATAM.

En 2019, LATAM lanzó 26 nuevas rutas, fortaleciendo la conectividad del grupo en sus principales hubs de Sao Paulo, Lima y Santiago. A su vez, lanzó el vuelo directo entre Santiago y Sídney, así como un nuevo destino – Montego Bay, Jamaica – que conecta directamente con Lima por LATAM Airlines Perú. LATAM Airlines Brasil lanzó 12 nuevas rutas domésticas fueron, principalmente desde Guarulhos (Sao Paulo) y Santos Dumont (Río de Janeiro).

El foco que hemos puesto en la excelencia operacional ha posicionado a LATAM como el grupo de aerolíneas más puntual del mundo. Además, nues-

tro compromiso con nuestros pasajeros para ser su aerolínea preferida es también respaldado por una estructura de costos eficiente. En 2019, mantuvimos nuestros CASK ex-combustible en USc4,5 posicionándonos dentro de las aerolíneas más eficientes de la región. Como consecuencia de las iniciativas de costos que LATAM ha tomado durante los últimos cuatro años, ha bajado los costos unitarios combinados en sus países de habla hispana a menos de 4 centavos<sup>1</sup> durante 2019.

LATAM nunca ha invertido más en sus pasajeros cómo lo hizo en 2019 y espera seguir en esa línea. Avanzamos en la implementación de iniciativas estratégicas que continúan mejorando la experiencia de nuestros pasajeros. Luego de la adquisición de Multiplus por LATAM Airlines Brasil, el programa de pasajero frecuente fue relanzado bajo la marca única de LATAM Pass, consolidando los clientes de LATAM Pass, los de LATAM Fidelidade y Multiplus. LATAM y sus filiales operan 67 aviones con las nuevas cabinas, especialmente diseñadas para ofrecer una experiencia de primer nivel en la industria con más opciones, flexibilidad y customización, para servir mejor las diferentes necesidades de los pasajeros. Esperamos concluir la primera parte de la renovación de las cabinas en 2020, lo que implica más de 170 aviones. En marzo de 2020, también lanzamos el nuevo servicio de Premium Economy para nuestros vuelos operados en aviones de fuselaje angosto, en operaciones tanto domésticas cómo internacionales. También nos convertimos en la primera aerolínea de la región en ofrecer servicios Premium

en todos sus vuelos. Estas nuevas cabinas ofrecen un servicio Premium tanto en el aeropuerto cómo en el vuelo, incluyendo check-in y abordaje prioritario, una experiencia a bordo diferenciada y el asiento del medio bloqueado, entregando mayor espacio y privacidad. En relación con la experiencia en el aeropuerto, los nuevos salones VIP fueron inaugurados en Miami y un sistema de self-bag drop fue implementado en los aeropuertos de Londres, Quito, Brasilia, Guarulhos, Congonhas y Bogotá.

Como resultado, nuestros pasajeros nos han reconocido con distintos premios, como el de la “Mejor Aerolínea en Sudamérica” en los Skytrax World Airline Awards, y de “Mejor Aerolínea global en Sudamérica” de acuerdo a APEX Passenger Choice awards, entre otras.

Nuestro compromiso con la sustentabilidad también fue reconocido durante 2019. Por sexto año consecutivo, el grupo LATAM Airlines fue listado en la categoría ‘World’ del Dow Jones Sustainability Index (DJSI); reconocimiento al compromiso de la compañía con incorporar prácticas sustentables en cada aspecto de sus operaciones. Hoy, LATAM es la única aerolínea de América con presencia en este grupo y una de las tres aerolíneas de la región en esta categoría.

Además, el acuerdo con Delta es un reconocimiento a la huella que LATAM tiene en la región y estamos emocionados con los beneficios que esta alianza estratégica puede traerle a nuestros accionistas, clientes y empleados. Además de la compra del 20% de la propiedad de LATAM por Delta, las filiales de LATAM en Colombia, Perú y Ecuador implementaron acuerdos de código compartido con Delta, las filiales de Brasil ya anunciaron un acuerdo de código compartido que comenzará a operar durante la primera mitad de 2020 y esperan que nuestra filial en Chile anuncie sus acuerdos de código compartidos durante la primera mitad de 2020, sujeto a las aprobaciones regulatorias aplicables. Finalmente, desde el 1 de febrero de 2020, LATAM trasladó sus operaciones en el aeropuerto internacional JFK (Nueva York) desde el terminal 8 al terminal 4, donde Delta conecta con más de 90 destinos en los Estados Unidos, Canadá y en todo el mundo, fortaleciendo la red de LATAM a más destinos.

<sup>1</sup> Considerando un largo de ruta promedio de 1.000 km.

## INFORMACIÓN DE TENDENCIAS

El 12 de marzo de 2020, LATAM Airlines anunció la suspensión de su *guidance* para 2020 en vista de la incertidumbre causada por el brote de COVID-19 (coronavirus) que está afectando la demanda de tráfico aéreo. A la fecha, no es posible cuantificar el impacto exacto sobre la demanda ni cuánto tardará la recuperación, haciendo imposible estimar los resultados del año entero.

LATAM está tomando medidas inmediatas para minimizar los posibles efectos del escenario actual, incluyendo reducción de costos y ajustes de capacidad. En la misma línea y además de los importantes esfuerzos que está realizando LATAM por proteger la salud y seguridad de sus pasajeros y empleados, el Grupo LATAM anunció una reducción en capacidad de alrededor de 30% de las operaciones internacionales para abril y mayo de 2020.

El 16 de marzo de 2020, LATAM Airlines y sus filiales actualizaron la reducción en capacidad a cerca de 70% del total de las operaciones, que corresponde a 90% de las operaciones internacionales y 40% de las operaciones domésticas.

Actualmente, LATAM no puede determinar por completo el impacto sobre los resultados financieros en vista de la menor demanda esperada en transporte aéreo como resultado del impacto de la propagación del coronavirus (COVID-19) sobre la demanda de transporte aéreo en las regiones en donde el Grupo opera.


**SNAPSHOT**
**Valor económico directo generado y distribuido (US\$ mil) – 2019 [201-1]**

Ingresos	10.430.927
Bienes adquiridos de terceros	(6.424.468)
Valor económico bruto	(4.006.459)
Retenciones	(1.469.976)
Valor económico neto	2.536.483
Valor económico recibido en transferencia	26.283
Valor económico generado	2.562.766
Valor económico distribuido	(2.429.465)
<b>Distribución del valor económico</b>	
Salarios y beneficios	(1.794.762)
Impuestos y contribuciones	53.697
Proveedores de capital	(625.969)
Intereses sobre capital propio y dividendos	(57.129)
Interés minoritario	(5.183)
Inversiones sociales	(119)
Valor económico retenido	133.301

**Principales indicadores [102-7]**

	2017 <sup>1</sup>	2018 <sup>1</sup>	2019
<b>Financieros (US\$ mil)</b>			
Ingresos operacionales	10.163.796	10.368.214	10.430.927
Gastos operacionales	(9.291.672)	(9.663.095)	(9.689.325)
Resultado operacional	872.124	886.984	741.602
Margen Operacional	8,6%	8,8%	7,1%
Utilidad neta	155.304	181.935	190.430
Margen neto	1,5%	1,8%	1,8%
EBITDA	2.295.710	2.259.612	2.211.578
Margen de EBITDA	22,1%	21,8%	21,2%
Efectivo y equivalentes al efectivo <sup>2</sup> /ingresos 12 meses anteriores	15,9%	19,3%	19,7%
Apalancamiento <sup>3</sup>	4,2x	3,9x	4,0x
<b>Operaciones</b>			
<b>Operación de pasajeros</b>			
Capacidad (ASK) - millón	136.398	143.265	149.116
Tráfico consolidado (RPK) - millón	115.693	119.077	124.521
Factor de ocupación (ASK)	84,8%	83,1%	83,5%
Ingresos/ASK (centavos de US\$)	6,2	6,1	6,5
Total de pasajeros transportados (miles)	67.146	68.806	74.189
<b>Operación de carga</b>			
Capacidad (ATK) - millón	6.230	6.498	6.357
Tráfico consolidado (RTK) - millón	3.421	3.583	3.526
Factor de ocupación (ATK)	54,9%	55,1%	55,5%
Ingresos/ATK (centavos de US\$)	18,0	18,3	17,1
Toneladas transportadas (mil)	896	921	903,8

<sup>1</sup> Los valores de 2017 y 2018 han sido re expresados según las Normas Internacionales de Contabilidad (International Financial Reporting Standards – IFRS) 2016.

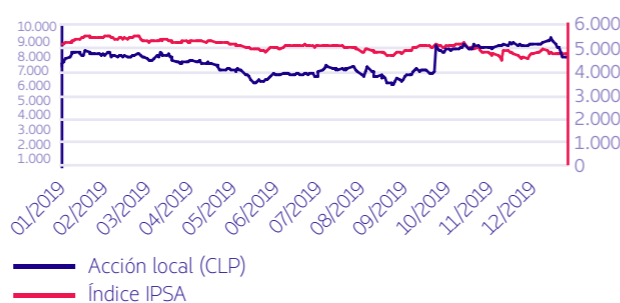
<sup>2</sup> Incluye la línea de crédito revolvente.

<sup>3</sup> Deuda neta ajustada/EBITDAR (últimos 12 meses).

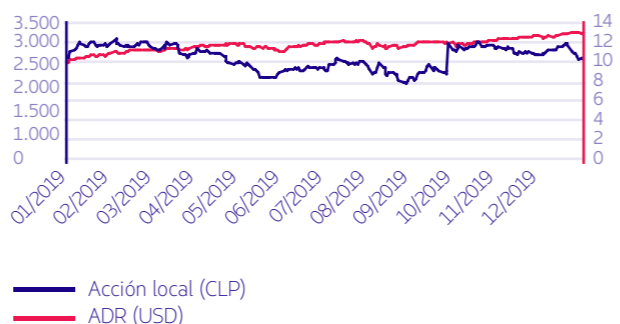
# Información bursátil

Durante 2019, la acción local de LATAM Airlines Group mostró una rentabilidad positiva de 8,8%, mientras que el ADR mostró una rentabilidad negativa de 1,4%. Al 31 de diciembre de 2019, la capitalización bursátil de la Compañía fue de US\$6.161,1 millones. Durante 2019, la acción de LATAM Airlines Group mostró una rentabilidad mayor a la del IPSA, índice que mostró una rentabilidad negativa de 8,5%. Con respecto al movimiento de la acción en la Bolsa de Santiago, en 2019 la acción de LATAM Airlines Group tuvo una presencia bursátil del 100%.

**Acción local – 2019**



**ADR – 2019**



**Volúmenes transados por trimestre – acción local (Bolsa de Santiago)**

2017	Nº de acciones transadas	Precio promedio (CLP)	Valor total (CLP)
Primer trimestre	43.655.851	6.655	284.991.986.800
Segundo trimestre	30.259.560	8.035	240.451.798.500
Tercer trimestre	29.094.196	7.965	234.898.104.000
Cuarto trimestre	37.823.823	8.498	320.108.505.000
<b>2018</b>			
Primer trimestre	31.387.363	9.133	286.645.092.598
Segundo trimestre	47.657.233	6.479	308.773.595.469
Tercer trimestre	32.942.547	6.277	206.770.484.755
Cuarto trimestre	38.440.069	6.923	266.120.597.687
<b>2019</b>			
Primer trimestre	32.965.280	7.188	236.937.950.000
Segundo trimestre	33.434.829	6.363	212.745.816.927
Tercer trimestre	37.189.070	8.100	301.229.607.547
Cuarto trimestre	40.815.798	7.523	307.036.840.455

**Volúmenes transados por trimestre – ADR (NYSE)**

2017	Nº de acciones transadas	Precio promedio (CLP)	Valor total (CLP)
Primer trimestre	24.889.893	10,1	254.166.511
Segundo trimestre	32.015.881	12,1	384.720.373
Tercer trimestre	27.902.087	12,4	347.933.436
Cuarto trimestre	33.450.067	13,4	446.780.362
<b>2018</b>			
Primer trimestre	24.359.603	15,4	374.894.290
Segundo trimestre	41.119.176	9,9	406.463.055
Tercer trimestre	28.539.124	9,4	268.125.070
Cuarto trimestre	30.770.709	10,3	316.784.449
<b>2019</b>			
Primer trimestre	21.566.401	10,6	227.956.859
Segundo trimestre	20.334.080	9,4	190.428.659
Tercer trimestre	32.276.337	11,1	358.590.104
Cuarto trimestre	51.223.880	10,2	520.178.501

# Gestión de riesgos


La Política Corporativa de Riesgos de LATAM define los principales aspectos a ser monitoreados, los instrumentos de mitigación, planes de acción y los papeles y responsabilidades de los involucrados en su gestión.

En 2019, el proceso fue reforzado con reuniones con cada vicepresidencia para incorporar la gestión del tema en el proceso de toma de decisiones de los ejecutivos. Los riesgos discutidos y monitoreados directamente por cada vicepresidencia están incluidos en la Mesa de Riesgos, que está compuesta por diferentes áreas y constituye una de las principales instancias de gestión del tema en LATAM, con una visión transversal de los diferentes negocios. Los informes que produce alimentan los reportes presentados al Comité de Directores (formado por tres directores y con función de Comité de Auditoría) y a los demás comités de apoyo del Directorio y del Comité Ejecutivo.

En las principales filiales, la gestión de riesgos sigue los mismos estándares y herramientas, aun si el foco se centra sobre las particularidades locales. El reporte es presentado tanto al área de Gestión de Riesgos corporativa como al CEO del país.

En constante actualización, la matriz de riesgos más reciente contenía 53 riesgos transversales y emergentes. La matriz considera la probabilidad de que se materialice un riesgo determinado y su impacto potencial en la operación. Los 53 riesgos se subdividen en 14 categorías, incluyendo cuestiones financieras, ambientales, operacionales, de seguridad y regulatorias, entre otras. Tiene, además, matices específicos que concentran los riesgos de determinadas áreas del negocio como, por ejemplo, Seguridad, Procurement y Compliance.

El área de Auditoría Interna también apoya el trabajo de gestión de riesgos, incluyendo los temas identificados como relevantes en sus procesos de monitoreo.

[+] El listado completo de los principales factores de riesgo está en  Anexos.

## RIESGOS EMERGENTES

Entre los riesgos considerados como emergentes por LATAM, se encuentran:

· **Seguridad cibernética:** este riesgo considera ataques que pueden afectar la capacidad de operación del Grupo, o que pueden implicar el acceso a información confidencial de LATAM y de sus clientes. Para gestionar el riesgo de seguridad cibernética, LATAM cuenta con un programa interno específico, que se somete a actualizaciones periódicas. En la estructura ejecutiva del Grupo, existe un CISO (Chief Information Security Officer), responsable de la gerencia de Riesgos Tecnológicos. También está activo un comité de apoyo multidisciplinario (*más información adelante*), que se enfoca en la seguridad cibernética, riesgos de TI y otros temas relacionados, así como un programa de concientización de los empleados, herramientas de protección y monitoreo continuo de amenazas. Junto con eso, existe una serie de normas internas, entre las cuales se encuentra la Política de Seguridad de la Información, Política de Clasificación de la Información, la norma de Protección de Datos y la Norma de Seguridad PCI LATAM, requisito necesario para obtener la certificación PCI DSS, que regula los asuntos de

protección de datos de las tarjetas de crédito y débito de los consumidores. Adicionalmente, a medida que los ciberdelincuentes se vuelven más sofisticados, el costo de los mitigadores proactivos y reactivos puede aumentar porque la evaluación de riesgo se hace aún menos predecible y endurece el entorno regulatorio.

· **Dependencia de proveedores:** depender de terceros para servicios esenciales es siempre un riesgo para cualquier compañía. El tema es aún más relevante en LATAM cuando se consideran la velocidad con la que el Grupo viene incorporando a terceros proveedores en servicios y operaciones clave, y su capacidad de implementar los cambios necesarios en políticas y procesos para gestionar adecuadamente el tema, y garantizar que las actividades cumplan con los requisitos de calidad y confiabilidad de LATAM.

## SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN

La violación de la confidencialidad de los datos de los clientes supone un importante riesgo reputacional para el Grupo. Comprometida con el tema, LATAM pone en práctica una serie de medidas de mitigación. El Código de Conducta, por ejemplo, incluye un tema específico sobre privacidad, información confidencial y operación con información privilegiada. Cuenta, también, con políticas de Seguridad de la Información y de Clasificación de la *Información de Privacidad y Seguridad*, ésta última está disponible en el sitio web corporativo. Las normas de Gestión de Incidentes de Seguridad de la Información y de Seguridad PCI LATAM complementan los lineamientos, estructurados en 2018 como parte del proceso requerido para obtener la certificación internacional PCI *Compliance*, sobre protección de datos de tarjetas de crédito y débito de los consumidores. LATAM se certificó PCI DSS en agosto de 2019 y se realizan controles periódicos para mantener esta certificación en el tiempo.

Los empleados tienen acceso a dichos documentos en el portal corporativo. También se llevan a cabo con frecuencia campañas de concientización y comunicación y entrenamientos *e-learning*; en 2019 se realizaron más de 20 campañas de concientización sobre el tema y se entrenó a más de 35.000 empleados y colaboradores externos. La Gerencia de Riesgos Tecnológicos está disponible para aclarar cualquier duda del equipo.

La gerencia es responsable de las actividades de un comité dedicado al tema, integrado por profesionales de las áreas de Gestión de Riesgos, Asuntos Legales y *Compliance*, Relación con Inversionistas y Tecnología, entre otras. El comité se reunió más de 12 veces en 2019. La gerencia también realiza reportes periódicos a otras instancias de la administración y es responsable del monitoreo permanente del tema, así como de la estructuración de planes de contingencia. En los últimos tres años, LATAM no registró violaciones importantes de la seguridad de la información de sus clientes.

## INFORMACIÓN ADICIONAL

· **Seguros aeronáuticos:** LATAM cuenta con Seguro de Aviación, Casco y Responsabilidades Legales, que cubre todos los riesgos inherentes a la navegación aérea comercial, como la pérdida o avería de aeronaves, motores y piezas de repuesto y responsabilidad civil frente a terceros (pasajeros, carga, equipaje, aeropuertos, etc.).

Después de la asociación de LAN y TAM, el seguro de las dos empresas pasó a ser adquirido por LATAM Airlines Group, que dio seguimiento a la práctica adoptada por LAN desde 2006 en conjunto con Grupo IAG (compuesto por British Airways, Iberia y sus subsidiarias y, franquiciados). El aumento de los volúmenes negociados se tradujo en mejoras en la cobertura y menores costos operativos.

· **Seguros generales:** cubren diversos riesgos que pueden afectar el patrimonio de la empresa, que está protegido por un seguro multirisgo (que incluye riesgos de incendio, robo, equipos informáticos, remesas de valores y otros, con base en coberturas de todos los riesgos), seguro de automóvil, seguro de transporte aéreo y marítimo y seguro de responsabilidad civil. Además, la empresa contrata seguros de vida y accidentes que cubren al personal de la empresa.

· **Clientes:** ningún cliente de LATAM representa individualmente más de un 10% de las ventas.

· **Proveedores:** en 2019, siete proveedores representaban individualmente más de un 10% de su categoría: Orbital (aeropuerto), Gate Gourmet (abastecimiento it), CAE (*marketing*), Google Inc. (servicios a los empleados), Kuehne Nagel (transportes), Unilode Aviation (administración) y Everfit S.A. (uniformes).

· **Marcas y patentes:** La Empresa y sus filiales utilizan diversas marcas comerciales que están debidamente registradas ante los organismos competentes en los diversos países en donde operan o que constituyen el origen y/o destino de dichas operaciones, con el objetivo de distinguir y comercializar sus productos y servicios en ese país. Entre las principales marcas están: LATAM Airlines, LATAM Airlines Argentina, LATAM Airlines Brasil, LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Colombia, LATAM Airlines Ecuador, LATAM Airlines Perú, LATAM Cargo, LATAM PASS y LATAM Travel, entre otras.

# Plan de inversión

Los compromisos de flota para 2020 y 2021 alcanzan los US\$408 millones y US\$773 millones respectivamente. Desde inicios de 2019, los compromisos de flota para 2020-2022 fueron reducidos en US\$1,1 mil millones, 4 Sujeto a disponibilidad de colateral 1Q20 2Q20 3Q20 4Q20 Posiciones de cobertura Consumo estimado de combustible 65% 81% 49% 48% 7 incluyendo los A350 asignados a Delta y otros ajustes a las llegadas planificadas de aviones de fuselaje angosto. La compañía está constantemente trabajando en ajustar su flota al escenario actual de demanda, para poder optimizar su utilización y consecuentemente su utilidad.

Al 31 de diciembre	2019	2020E	2021E	2022E
<b>Flota de pasajeros</b>				
Corto alcance	245	246	250	260
Largo alcance	75	77	77	77
<b>Flota de carga</b>	11	11	11	11
<b>Total de flota en operación</b>	<b>331</b>	<b>334</b>	<b>338</b>	<b>348</b>
<b>Subarrendos</b>				
Airbus A320-200	5	5	5	5
Airbus A350-900	5	1	-	-
Boeing 767-300F	1	1	1	1
<b>Total subarrendos</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
<b>Flota total</b>	<b>342</b>	<b>341</b>	<b>344</b>	<b>354</b>
<b>Compromisos de flota(US\$ millones)</b>	<b>1.197</b>	<b>408</b>	<b>773</b>	<b>574</b>

# PROVEEDORES

## EN ESTE CAPÍTULO

65 Aliados del negocio

68 Directo al grano: sostenibilidad en la mira



# Aliados del negocio

[102-9]

La excelencia de los productos y servicios adquiridos, regularidad en el abastecimiento, confiabilidad de plazos y precios competitivos son temas prioritarios para LATAM en su relación con proveedores. La estrategia basada en estos temas permite al Grupo gestionar factores de riesgo del negocio, contribuir con el progreso de los socios comerciales e impulsar el desarrollo económico y socioambiental de las regiones en donde opera.

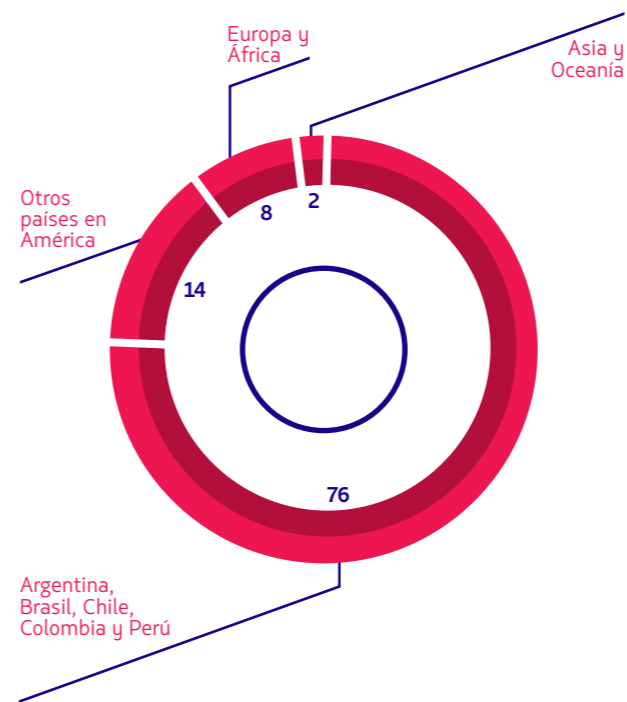
En 2019, la red de proveedores estuvo compuesta por 15,3 mil proveedores, de distintos segmentos, tamaños y países; la mayoría, con sede en los países de Sudamérica, en donde opera LATAM. Del total de proveedores, 13% son considerados críticos y representan 41% del volumen de compras del Grupo, que sumó US\$9.203.565.892. La clasificación de proveedor crítico incluye aquellos de difícil sustitución y aquellos cuya interrupción del suministro puede afectar la operación.

Para asegurar una relación más cercana y enfocada en las particularidades de los distintos sectores de operación de los proveedores, la gestión está segmentada entre compras técnicas (productos y servicios directamente relacionados con la operación de los negocios) y compras no técnicas (ligadas a las actividades intermedias), que engloban 21 categorías de productos y servicios.

Las **compras técnicas** abarcan a los proveedores de combustibles; flota y motores; servicios de ingeniería; consumibles y rotables; PMA (*Parts Manufacturer Approval*); ruedas, frenos, neumáticos y aviónica; entretenimiento a bordo; asientos, materiales y acabados; ventas; componentes mayores, como por ejemplo, los trenes de aterrizaje; *pool* (reparación, cambio y alquiler de algunos componentes ofrecidos en sistema *pool* por los proveedores); y las compras sin *pool* (herramientas y otros tipos de componentes).

Las **compras no técnicas** incluyen a los proveedores de aeropuerto; administración; abastecimiento y *catering*; infraestructura; hoteles y uniformes; *marketing*; servicios profesionales; tecnología y sistemas; y transportes.

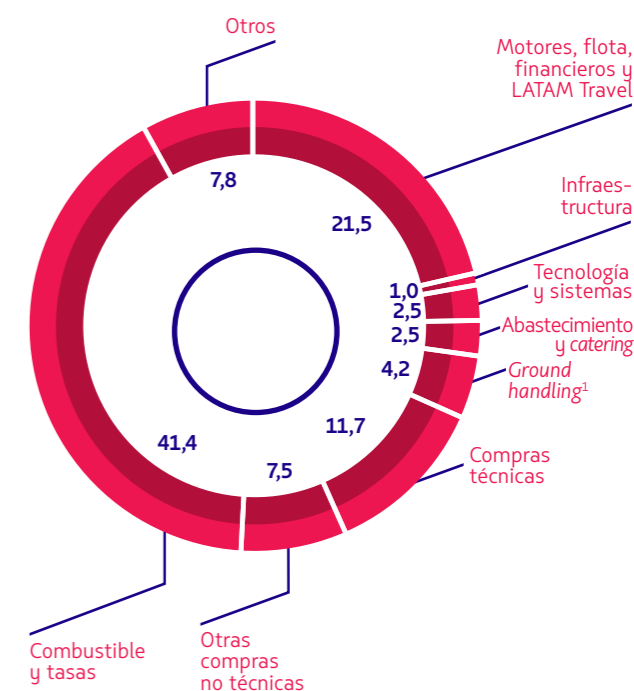
Distribución geográfica<sup>1</sup> (%)



**15.341 proveedores**  
total

<sup>1</sup> Con base en la ubicación de la sede de la empresa.

Volumen de compras (%)



**US\$9.203.565.892**  
total

<sup>1</sup> Servicios de apoyo prestados en tierra a aeronaves, pasajeros y carga.

## PRINCIPALES PROVEEDORES

Los principales proveedores de LATAM son los fabricantes de aviones: Airbus y Boeing.

También constituyen socios relevantes los proveedores de accesorios, piezas de repuesto y componentes para aviones, por ejemplo: Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, Pratt and Whitney Canada, CFM International, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, Honeywell, Israel Aerospace Industries (motores y unidades auxiliares de energía – APU por sus siglas en inglés); Zodiac Seats US, Recaro, Thompson Aero Seating (asientos); Honeywell y Rockwell Collins (aviónica y APU); Air France/KLM, Lufthansa Technik (componentes de mantenimiento, reparación y operaciones – MRO); Zodiac Inflight Innovations, Panasonic y Thales (entretenimiento a bordo); Safran Landing Systems, AAR Corporation (trenes de aterrizaje y frenos); UTC Aerospace y Nordam (soporte de motor).

Entre los proveedores de combustible, destacan: Raízen, Petrobras, Air BP Copec, World Fuel Services, AirBP PBF, YPF, Terpel, Repsol, CEPESA y Vitol.

## COMPROMISO CON LAS PYMES

Durante 2019 LATAM Airlines Group revalidó el sello Propyme, que entrega el Ministerio de Economía de Chile a las compañías que se comprometen a pagar las facturas en un plazo de máximo 30 días a las

micro, pequeñas y medianas empresas. Esta adhesión forma parte de la relación de responsabilidad de la LATAM con su cadena de proveedores, con el objetivo de mejorar las condiciones de financiamiento, aportando de forma concreta al desarrollo económico y social.

## TRABAJO EN COLABORACIÓN

LATAM se apoya en la red de proveedores para identificar y desarrollar nuevas soluciones para la gestión de residuos a bordo. El programa Recicla tu Viaje (*lea más en la página 84*) gestiona los residuos de Mercado LATAM, la venta a bordo que tiene la compañía. El programa se implementó en todos los vuelos domésticos de Chile en agosto de 2019, gracias al trabajo conjunto con los proveedores, con quienes se están revisando continuamente los empaques para posibilitar el reciclaje del 100% de los productos que se ofrecen a los pasajeros.

Desde 2019, la compañía trabaja en un proyecto para eliminar los plásticos de un solo uso, tales como vasos desechables, cubiertos y envolturas protectoras de almohadas y cobertores con el objetivo de responder a los desafíos ambientales que se presentan a nivel mundial sobre este material.

## MONITOREAR RIESGOS [308-2 y 414-2]

Una matriz identifica los riesgos económicos, sociales y ambientales potencialmente más relevantes en cada una de las 21 categorías de proveedores. El mapeo incluye, por ejemplo, la salud financiera de las empresas, su conducta ética, el cumplimiento de las normas laborales y de derechos humanos, así como temas fiscales, sectoriales, sanitarios y ambientales.

A partir de esa matriz, todos los proveedores se someten a un análisis preventivo de riesgos de sostenibilidad, que incluye un sistema de consulta en las bases de datos internacionales sobre casos de competencia desleal, esquemas de corrupción, financiamiento al terrorismo y narcotráfico, explotación de trabajo infantil o análogo al del esclavo e inconformidades ambientales. La verificación en el sistema se realiza para todos los proveedores nuevos y mensualmente para los proveedores con contratos activos y con sospecha de algún desvío.

El análisis preventivo de riesgos incluye un sistema de consulta en las bases de datos internacionales sobre casos de competencia desleal, esquemas de corrupción, financiamiento al terrorismo y narcotráfico, explotación de trabajo infantil o análogo al del esclavo e inconformidades ambientales. La verificación en el sistema se realiza para todos los proveedores nuevos y mensualmente para los proveedores con contratos activos y con sospecha de algún desvío.

El sistema emite alertas automáticas, que son analizadas detalladamente caso por caso por el área de Compliance. Cuando el riesgo es comprobado, LATAM adopta medidas que van desde la estructuración de planes de acción conjunta hasta la revocación del contrato. En 2019, se evaluaron 9,4 mil proveedores y 110 fueron identificados como de riesgo. Todos pasaron por evaluaciones más detalladas y fueron objeto de planes de mitigación (*ver cuadro*).

### Gestión de riesgos – evolución sobre las metas

Meta	Resultados 2019
Realizar el análisis preventivo en todo el universo de proveedores monitoreados por el área de Procurement	61% de los proveedores
Reducir la cantidad de proveedores que generan alertas en el sistema de análisis preventivo	1% de alertas
Realizar <i>due diligence</i> nivel 2 a todos los proveedores críticos que resultaron objeto de alerta	100% realizado

## ENFOQUE EN LA CALIDAD

Para asegurar la excelencia de los productos y servicios, LATAM realiza auditorías periódicas a los proveedores de combustibles, *ground handling*, abastecimiento y *catering*. En 2019, 249 proveedores fueron sujeto de auditoría. En 192 se identificaron puntos de mejora, para los cuales se acordaron 1,6 mil planes de acción específicos.



## SNAPSHOT

<b>Cadena de suministro [102-10]</b>	<b>2019</b>
Total de proveedores LATAM	15.341
<b>Proveedores críticos<sup>1</sup></b>	
Participación en la base de proveedores	13%
Participación en el volumen de compras LATAM	41%
<b>Identificación de riesgos potenciales</b>	
% de categorías con análisis de riesgos de sostenibilidad	100%
Análisis preventivos realizados en el sistema de bases de datos internacionales (% sobre el total de la base)	9.427 (61%)
Proveedores considerados de alto riesgo en aspectos de sostenibilidad (% sobre los analizados)	110 (1,1%)
Evaluaciones detalladas a partir de alertas del sistema (% de los de alto riesgo)	110
<b>Monitoreo y gestión</b>	
Auditorías realizadas	249
Proveedores con planes de mitigación acordados (% de los auditados)	192 (77%)
Planes de acción	1.616
Contratos finalizados por incumplimiento	0

**1** Incluye proveedores de difícil sustitución y productos o servicios en los que el desabastecimiento puede generar interrupciones en la operación y TPI.

**Nota:** hasta la Memoria 2018, erróneamente, se consideraron en la base de proveedores todos los pagos realizados, incluyendo cancelaciones de pasajes a clientes. La corrección aplicada en la Memoria 2019 impide la comparación con los datos difundidos en otros años, por lo que no se presenta la serie histórica en esa tabla.



## DIRECTO AL GRANO

# Sostenibilidad en la mira



### Contexto y posicionamiento

Para ser un proveedor de LATAM, no basta con ofrecer el mejor precio, calidad y nivel de servicio. Es necesario compartir los mismos lineamientos de ética e integridad que guían la conducta del Grupo, además de adherirse a todas las normas legales.



### Gestión del tema

Para dirigir la relación con los proveedores y garantizar que éstos adopten las conductas exigidas por LATAM, el Grupo cuenta con diversas políticas y procedimientos:

- **Política Corporativa de Compras:** acota la gestión de la cadena de suministro y especifica los requisitos financieros, sociales y ambientales que deben cumplir los socios de negocio. En constante actualización, el documento se alinea con la Política Anticorrupción y el *Código de Conducta*, además de contener especificaciones regulatorias de cada país de operación.
- **Contratos:** todos los contratos contienen una *cláusula ambiental* específica que establece que el proveedor deberá cumplir con todos los requisitos legales, responsabilizarse por eventuales sanciones y comunicar a LATAM cualquier incidente que cause daños al medio ambiente. Las órdenes de compra, para las contrataciones de menor volumen y/o de corta duración, incluyen una cláusula que exige el compromiso del proveedor con prácticas anticorrupción y de protección al medio ambiente.

- **Monitoreo de terceros intermediarios (TPI):** se trata de un proveedor que actúa a nombre de LATAM ante funcionarios públicos nacionales o extranjeros. Previo a su contratación, dicho proveedor se somete a un extenso proceso de *due diligence*. Su contrato incluye cláusulas anticorrupción y antisoborno y, durante la vigencia del contrato, se le solicita comprobar el cumplimiento del Código de Conducta y de la Política de Anticorrupción. Actualmente, hay 697 proveedores registrados como TPI.

- **Código de Conducta para Proveedores:** lanzado en 2019.



### Avances en 2019

#### Código de Conducta para Proveedores

En 2019, fue lanzado el Código de Conducta para Proveedores, con lineamientos específicos sobre prácticas anticorrupción y antimonopolio, acceso a información privilegiada, privacidad, seguridad de datos confidenciales y de clientes, crimen digital y cibernético, crímenes financieros y de lavado de dinero y temas de responsabilidad socio-ambiental, laboral y de derechos humanos. En los procesos de licitación, todos los aspirantes reciben una copia del documento y los seleccionados deben formalizar su adhesión al Código a la firma del contrato.

El documento también comprende la recomendación de que cada socio de negocios establezca su propio Código de Conducta de Proveedores, en un esfuerzo por promover las buenas prácticas en todas las cadenas de valor relacionadas con LATAM.

#### Nueva herramienta de gestión

En 2019, el Grupo implementó en todos los países en donde opera una nueva herramienta de gestión de proveedores: El sistema SAP Ariba Supplier Management. La herramienta unifica diversos procesos relacionados con la cadena de suministro, mejorando el seguimiento de la base y la transparencia en todas las etapas de la relación con los socios, entre otros avances.



# CLIENTES

## EN ESTE CAPÍTULO

70 La mejor experiencia

72 Transformación tecnológica

74 Directo al grano: puntualidad

# La mejor experiencia

Ofrecer una experiencia de calidad a todos los clientes en las distintas etapas de interacción con la marca es un objetivo permanente de LATAM. Esto incluye la cuidadosa gestión desde que el pasajero compra el pasaje hasta su experiencia a bordo, considerando aspectos como seguridad, facilidad de compra y *check-in*, puntualidad, apariencia y comodidad de cabina, canales de interacción y opciones de servicios y entretenimiento, entre otros aspectos. Valiéndose de una visión transversal, el Grupo actúa simultáneamente en las diversas dimensiones de trabajo para ofrecer los mejores productos y servicios y atender las demandas de los distintos perfiles y necesidades.

En 2019, el Grupo avanzó en el proceso de transformación de la experiencia de viaje hacia el pasajero, con una inversión cercana a los US\$400 millones en la modernización de las cabinas de gran parte de la flota hasta 2020. De acuerdo con el cronograma del proyecto, cerca de 42 aviones fueron modernizados durante 2019, sumándose la llegada de dos aviones 787-9 con nuevo dise-

ño. Asignados a LATAM Brasil y LATAM Perú, los modelos Airbus A320, Boeing 767 y Boeing 777 ya están operando en los vuelos domésticos e internacionales.

LATAM también relanzó el salón VIP en el aeropuerto de Miami (Estados Unidos) y está construyendo un nuevo espacio en Santiago (Chile), luego de la apertura de la nueva terminal.

Actualmente, además de Miami y Santiago, LATAM cuenta con salas propias en los aeropuertos de Bogotá (Colombia), Buenos Aires (Argentina) y Guarulhos – São Paulo (Brasil), que atienden a un promedio de 2.800 clientes por día. Uno de los primeros beneficios que la alianza con Delta Air Lines podrá brindar a los pasajeros de LATAM es la posibilidad de disfrutar de los espacios VIP de la aerolínea estadounidense en distintos países.

## TRANSFORMACIÓN DE LAS CABINAS

### Principales cambios

#### Aviones de fuselaje ancho (*wide body*)

Clase ejecutiva (*premium business*) incluye:

- acceso al pasillo para todos los pasajeros;
- más privacidad;
- asientos reclinables a 180 grados;
- sistema de entretenimiento diferenciado;

- compartimentos extra para objetos personales;
- refrigerios seleccionados en la pantalla individual;
- menos interrupciones por la tripulación.

#### Aviones de fuselaje estrecho (*narrow body*)

- asientos especiales LATAM+: más espaciosos, lugares exclusivos para el equipaje de mano y pantallas individuales más grandes;
- distribución inteligente de los asientos en las filas traseras, con más asientos y tarifas más atractivas.

#### TARIFAS

Existen cuatro tipos de tarifas en los vuelos domésticos e internacionales para que el cliente elija la que mejor se adapte a sus necesidades y prioridades, teniendo la libertad de comprar servicios adicionales como despacho de equipaje, selección de asiento y flexibilidad para cambiar la fecha del viaje. Con este modelo, LATAM logra fomentar el acceso al transporte aéreo para distintos perfiles de clientes.

En 2019, el Grupo lanzó otra alternativa más de tarifa: *Basic economy*, para quienes viajen sólo con un bolso o mochila pequeña. La nueva tarifa es ideal para viajes cortos, de placer o trabajo, donde es posible llevar pocos artículos personales. Ésta tiene un valor promedio de US\$9 menos que la tarifa económica, que incluye hasta 10 kilos de equipaje de mano en Brasil y hasta 8 kilos en otros países.

Ofrecida inicialmente en los vuelos domésticos de LATAM Chile, LATAM Perú, LATAM Colombia, LATAM Ecuador y LATAM Argentina, la nueva opción experimentó una pronta adhesión de los pasajeros.



## SATISFACCIÓN MONITOREADA

Con un seguimiento continuo de la percepción de los clientes en los distintos momentos del contacto, el Grupo logra actuar rápidamente para corregir eventuales errores, implementar puntos de mejora y efectuar las aclaraciones necesarias a los clientes. Un ejemplo es la encuesta post-vuelo, conocida como Voz del Cliente. El cuestionario, que incluye preguntas sobre la experiencia a bordo y en el aeropuerto, así como la posibilidad de recomendar a LATAM, es enviado además al momento del aterrizaje a todos los pasajeros que dieron su dirección de e-mail. La encuesta cuenta con una tasa de adhesión considerada satisfactoria; se reciben cerca de 300 mil respuestas al mes. La gerencia recibe la información recopilada y es responsable de gestionar los temas señalados por la encuesta.

Anualmente, también se realiza una encuesta de satisfacción de carácter más estratégico, con base en la metodología *Net Promoter Score* (NPS), donde los resultados son medidos en una escala que va de los 100 puntos negativos a los 100 positivos. Las diversas iniciativas realizadas a lo largo del año para garantizar la satisfacción de los pasajeros tuvieron un efecto positivo sobre el NPS, cuyo resultado consolidado en 2019 sumó 33 puntos; la meta era de 30. El crecimiento comparado con 2018 fue de 8 puntos. Esta evolución se dio pese a un escenario externo complejo en Chile, impactado por las manifestaciones populares. El alcance de la encuesta incluyó 3,6 millones de respuestas, cerca del 5% del total de pasajeros transportados.

LATAM Cargo también emplea el NPS para medir la satisfacción de sus clientes. La mejoría de procesos internos y una relación más cercana con los clientes influyeron en el crecimiento del indicador que fue de 32 puntos en 2019, contra 23 puntos obtenidos en 2018. La meta establecida para 2019 era de 26.

## CUIDAR CADA DETALLE

El enfoque sobre una mejor experiencia a bordo también integra acciones puntuales y pequeños ajustes de operación de las rutinas y los hábitos locales. En algunos vuelos domésticos de Brasil, por ejemplo, el menú a bordo fue adaptado según el día de la semana y el horario. El menú de viernes por la tarde recrea el clima de *happy hour*, con la oferta de aperitivos. Y para atender a quien viaja por trabajo, el Grupo amplió las opciones de vuelos de inicio y cierre del día en ciudades como São Paulo, Río de Janeiro y Brasilia.

## SNAPSHOT

Cientes	2017	2018	2019
Usuarios de la aplicación LATAM	4.964.991	5.468.600	8.052.136
Auto check-in (en relación con el total realizado)	70,0%	78,5%	79,4%
Check-in en línea (Aplicación o sitio web)	59,0%	65,9%	70,2%
Check-in en kioscos de autoservicio	11,0%	12,6%	9,2%
Inscritos en el programa de viajero frecuente LATAM Pass (en millones de personas) <sup>1</sup>	29	30	30
<b>Puntualidad</b>			
OTP 15	81%	82%	88%
<b>Satisfacción</b>			
Net Promoter Score (NPS) – Pasajeros	29	23	33
Net Promoter Score (NPS) – Carga	ND	23	32

<sup>1</sup> Para 2017 y 2018, se consideró la suma de los dos programas operados por el Grupo (LATAM Pass y LATAM Fidelidade).

ND: Información no disponible

# Transformación tecnológica

En todos los sectores, la tecnología ha ido cambiando la forma en que los clientes adquieren productos y servicios y cómo se relacionan con las empresas. Por el lado de las empresas, los nuevos recursos permiten procesar automáticamente grandes volúmenes de información que guían la toma de decisiones, agilizan los procesos y facilitan la personalización de la experiencia. En LATAM, esto se traduce, en la práctica, en el uso de *analytics*, procesamiento diario de millares de datos sobre los vuelos para perfeccionar los procedimientos de seguridad (ver página 98) y consumo de combustible (ver página 81) y la entrega de autonomía y control al cliente al momento de gestionar su propio viaje.

En 2019, el Grupo puso énfasis en la experiencia del pasajero en el aeropuerto potenciando el auto-servicio. Se incentivó el uso de kioscos de *check-in* e impresión de pases de abordar y de etiquetas para equipaje, logrando un incremento superior al 30% en el uso. Durante 2019 LATAM comenzó a utilizar *self bag drop* en São Paulo, Brasilia y Río de Janeiro (Brasil), Londres (Inglaterra), Bogotá (Co-

lombia), y Quito (Ecuador) dando la factibilidad a los clientes de tener un proceso de *check in* 100% automatizado. Durante 2020, la compañía espera llegar a más de 15 aeropuertos con esta tecnología que, además de ser un beneficio para el pasajero, libera al equipo para dar asistencia personal.

LATAM también está investigando el reconocimiento facial por biometría para darle distintos usos, por ahora utilizado como pruebas durante el embarque. En 2018, fue implementado en el aeropuerto de Montevideo (Uruguay) y en 2019, llegó también al aeropuerto de Orlando (Estados Unidos). Con ese formato, la presentación y revisión de documentos de identificación la realiza únicamente la autoridad policial. De igual modo que con el *self bag drop*, el reconocimiento facial sólo puede ser implementado en colaboración con los aeropuertos.

El sitio web y la aplicación también deberán contar, dentro de poco, con un botón que permita al cliente elegir cómo desea pagar por su pasaje aéreo: con dinero o mediante el canje de millas del programa

de viajero frecuente LATAM Pass. Además, será posible usar una combinación de estas opciones: parte del valor pagado con millas y el restante con dinero. Esta nueva función es parte de un proyecto extenso para mejorar aún más la propuesta de valor de LATAM en el mundo digital, buscando ofrecer mayor comodidad, autonomía y seguridad a los pasajeros.

Adicionalmente, existe LATAM Play, plataforma que permite al pasajero ver, durante su viaje, series, películas, noticias y otros contenidos y escuchar música a través de su dispositivo móvil (*smartphone*, *tablet* o *laptop*).

## APP LATAM

La cifra de usuarios registrados en la app LATAM aumentó de 5,5 millones en 2018 a 8 millones en 2019. Una de las características de la aplicación es la solución de realidad aumentada para determinar si el equipaje de mano del pasajero está dentro de los límites permitidos. También es posible realizar el *check-in*, emitir el pase de abordar y verificar el estatus del vuelo, elegir un nuevo vuelo en caso de cancelación y adquirir un asiento LATAM+, entre otras funciones. Todas esas opciones también están disponibles desde el menú Mis Viajes, en el sitio web de LATAM.

# 4

de cada 5 *check-ins* realizados digitalmente (sitio web, app o kiosko);

# 1

de cada 2 cambios de vuelo vía app o sitio web;

Casi

# 30%

de las etiquetas impresas y colocadas en el equipaje por el propio pasajero.





### Inteligencia artificial

En 2019, LATAM fue pionera en Sudamérica al ofrecer la posibilidad a los clientes de Brasil de interactuar con el Grupo a través del servicio de voz Alexa, de Amazon. El asistente virtual proporciona información sobre el estatus de vuelo y da sugerencias de destinos, entre otros datos. Basta abrir la aplicación de Alexa y seleccionar la habilidad LATAM.



### En redes sociales

LATAM está cada vez más activa en las redes sociales tanto para divulgar comunicados sobre el día a día de la operación como para involucrar a los clientes y demás personas en temas específicos. Con las manifestaciones sociales ocurridas en Chile a partir de octubre, LATAM impulsó el uso del canal Twitter; llegó a publicar más de 20 comunicados relacionados con las operaciones en el país en un solo día. Las campañas de LATAM para celebrar el Día del Orgullo LGBTI+ (28 de junio) y para promover el *Stormtrooper Plane*, con pintura temática de la saga de *Star Wars* (fruto de la asociación entre LATAM y Disney), también tuvieron una amplia repercusión en las redes sociales.



### Un mundo de posibilidades

En asociación con Google, el sitio de LATAM estrenó una función ideal para quienes tienen el deseo de viajar pero aún no cuentan con un plan definido. En la página principal del sitio, al hacer clic sobre la pestaña “¿Aún no sabes dónde viajar?”, el cliente tiene acceso a un mapa mundial interactivo, con una selección de vuelos y sus precios a distintos lugares del mundo. Es posible aplicar filtros para fechas, precios y tipos de lugar (sol y playa, gastronomía, parejas, vida nocturna y cultura), refinando así la búsqueda.



**App LATAM ya tiene 8 millones de usuarios registrados. La solución de realidad aumentada para medir el equipaje de mano es una de sus funcionalidades.**



## Puntualidad



### Contexto y posicionamiento

Para los pasajeros, la garantía del horario de llegada de un vuelo es fundamental y un factor decisivo en la satisfacción. En LATAM, la puntualidad es un compromiso de toda la compañía y depende de la coordinación de diversos equipos — atención en aeropuerto, abastecimiento, despacho de equipaje, limpieza, tripulación — y de la atención a cada detalle desde que el avión aterriza hasta que vuelve a despegar.



### Gestión del tema

En el sector de la aviación, el indicador de puntualidad (OTP, por sus siglas en inglés: *On-Time Performance*) normalmente es monitoreado según el estándar DEP15, que considera los vuelos que salen con hasta 15 minutos de retraso. LATAM calcula sus metas con base en ese indicador e, internamente, también monitorea su desempeño según los estándares DEPO (salida en el horario) y ARR14 (llegada hasta 14 minutos después del programado).

El Grupo mantiene metas anuales de desempeño en puntualidad y los buenos resultados tienen un efecto positivo sobre el cálculo de la remuneración variable de los equipos involucrados.



### Avances en 2019

El Grupo adoptó un modelo de monitoreo diario, que involucra directamente a la gerencia y a los equipos, con una pronta identificación y corrección de riesgos y desviaciones. El aprendizaje también resultó en mejoras en los estándares y procedimientos, como son:

- **Ajuste de itinerarios** para definir los mejores horarios y minimizar el riesgo de retrasos, particularmente en aeropuertos saturados;
- **Coordinación entre los equipos** de *check-in*, embarque y *ground handling* para asegurar la agilidad en todo el flujo de procesos;
- **Revisión de procedimientos** para agilizar las etapas de cierre de las puertas del avión, comunicaciones con la torre de control y acomodo de equipaje de mano, entre otras;
- **Asignación de tripulaciones** en vuelos consecutivos de corta duración, sin necesidad de rotación de equipos.



### Embarque por grupos

El nuevo modelo de embarque adoptado en 2019 también impactó en la puntualidad. Los pasajeros son divididos en grupos del 1 al 6; los prioritarios continúan abordando primero, como también lo hacen los viajeros frecuentes de LATAM Pass. Además de reducir el tiempo de embarque, el cambio generó mayor tranquilidad en los pasajeros.

### Desempeño OTP DEP15 (%)



Por segundo año consecutivo, LATAM fue el grupo de aerolíneas **más puntual del mundo**, según el *ranking* de la OAG (*Official Airline Guide*) – categoría Mega Airlines, que engloba a las 20 más grandes. También encabezó el *ranking* Cirium, de la consultoría Cirium, que es un referente del sector.



# MEDIO AMBIENTE

## EN ESTE CAPÍTULO

76 Políticas y sistemas

77 Directo al grano: cambio climático

78 Ecoeficiencia de las operaciones



# Políticas y sistemas

La Política de Seguridad, Calidad y Medio Ambiente es el lineamiento principal de la gestión ambiental de LATAM y va en línea con los estándares y las normas internacionales. El Grupo monitorea periódicamente su desempeño en relación a los objetivos y metas definidas, en un proceso que busca generar valor para la sociedad, el medio ambiente y para el negocio. Actualmente, el 91% de las operaciones cuentan con un Sistema de Gestión Ambiental (SGA). La meta es alcanzar 100% en 2021.

La parte de operaciones que cuentan con SGAs certificados por normas internacionales es del 32%. La operación de LATAM Cargo en Miami (Estados Unidos) cuenta con la certificación ISO 14001/2015, de gestión ambiental y está en curso un diagnóstico interno para definir los planes para certificar otras operaciones en el futuro.

Las operaciones aéreas (domésticas e internacionales), las oficinas corporativas y la Base de Mantenimiento de LATAM Colombia, así como la operación internacional de LATAM Chile, cuentan con

certificaciones según la norma IATA *Environmental Assessment* (IEnvA), de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

La certificación IEnvA es voluntaria, específica para el sector de la aviación y cuenta con dos etapas. La primera considera el compromiso de la alta dirección, el alcance de los sistemas de gestión ambiental adoptados y la identificación de requisitos legales e impactos ambientales de todos los vuelos y actividades. LATAM Colombia está certificada en esta etapa, junto con sólo otras cuatro empresas en el mundo. LATAM Chile está certificada en la etapa dos, que incluye un total de seis empresas certificadas. La etapa dos considera los aspectos del primer nivel en conjunto con otros puntos: la definición de objetivos y metas, acciones de comunicación y capacitación y la realización de auditorías son algunos ejemplos.



**Creada especialmente para la industria aérea, la certificación IEnvA se mantiene alineada a los requisitos de la ISO 14001 e implementada en las operaciones de Chile y Colombia.**

## EVOLUCIONAR JUNTOS [102-12 y 102-13]

LATAM participa activamente en las discusiones sobre temas ambientales tanto en organizaciones representativas del sector de la aviación como en entidades e iniciativas multisectoriales. Además de compartir experiencias, la presencia en esas instancias permite al Grupo colaborar con la construcción de soluciones conjuntas e identificar oportunidades para mejorar sus procesos internos.

En el ámbito del sector de la aviación, las principales son:

· **Asociación de Transporte Aéreo Internacional:** como miembro de la asociación, LATAM participa especialmente en las discusiones sobre cambio climático, ruido y gestión ambiental. La IATA participó activamente en la aprobación de CORSIA (sigla para Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional), acuerdo sectorial inédito impulsado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y aprobado en 2016 para la reducción y la mitigación de las emisiones derivadas de las actividades de transporte aéreo hasta el año 2035 (véase página 84).

· **Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA):** LATAM participa en las discusiones regionales sobre emisiones y cambio climático.

· **Consejo Empresarial Brasileño para el Desarrollo Sostenible (CEBDS):** LATAM Brasil está asociada a la entidad, que se dedica a promover el desarrollo sostenible a través de la articulación con gobiernos y otros actores de la sociedad civil.

· **Reforestemos Patagonia:** LATAM Chile fue una de las empresas fundadoras y mantiene su participación en la iniciativa para recuperar el ecosistema de la Patagonia chilena.

· **South Pole:** la organización gestiona los proyectos de protección ambiental que permiten a LATAM Colombia neutralizar las emisiones de sus operaciones terrestres desde 2013 y sus emisiones aéreas desde 2017.

· **WWF-Brasil:** LATAM Brasil integra la red de empresas comprometidas con la conservación de la biodiversidad y el uso responsable de los recursos naturales en el país.



## DIRECTO AL GRANO

# Cambio climático



### Contexto y posicionamiento

De acuerdo con la Asociación Internacional de Energía (AIE), la aviación representará el 15% del aumento en la demanda mundial de petróleo para el 2030, elevando así el total de emisiones de gases de efecto invernadero del sector. Para fines de comparación: la proyección de crecimiento es la misma para los vehículos de pasajeros. Según el Panel Internacional de Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés), la aviación representa un 2,5% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) generadas por actividades humanas.

LATAM trabaja en diversos proyectos para mitigar, reducir y compensar la huella de carbono que genera, además de identificar nuevas oportunidades para el manejo de impactos ambientales y la promoción de prácticas ecoeficientes.



### Gestión del tema

Internamente, la gestión del cambio climático en LATAM conlleva:

- El establecimiento de **metas de reducción** alineados con el nivel de descarbonización requerido para limitar a 1,5°C el aumento de la temperatura global;
- El enfoque es el uso eficiente de combustibles alternativos;
- El establecimiento de **metas de compensación** mediante inversión en proyectos certificados de alta calidad;
- El monitoreo continuo de los **resultados**;
- La gestión efectiva de **riesgos y oportunidades** ligados al cambio climático.

Externamente, incluye:

- Adhesión a **compromisos sectoriales**, como el compromiso de crecimiento Neutro en Carbono a partir de 2020 (CNG2020), iniciativa voluntaria de la IATA, con metas y plazos para la compensación de emisiones; y preparación para cumplir con las metas de reducción del CORSIA, de la OACI;
- Participación en las discusiones brasileñas para posibilitar el uso de **biocombustible a gran escala en la aviación**, lo que se reflejaría directamente en los impactos del sector.



### Avances en 2019

Meta Latam	Resultado 2019	
Reducir el consumo de combustible en relación con el presupuesto 2019.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducción de <b>0,4%</b> en el consumo de combustible en relación con el presupuesto.</li> <li>• Iniciativas de eficiencia de combustible generaron un ahorro de <b>60,6</b> millones de galones en 2019.</li> <li>• <b>14%</b> más eficientes en consumo de combustibles respecto línea base 2012. [305-5]</li> </ul>	
Ser Carbono Neutro en las operaciones terrestres a partir de 2020, considerando como base las emisiones de 2012.	Más de <b>14.500 toneladas</b> de emisiones compensadas en el año <sup>1</sup> .	
Meta lata	Resultado 2019	
Mejorar la eficiencia en el consumo de combustibles en un 1,5% anual al 2020.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducción de <b>14%</b> en el uso de combustible por 100 RTK desde 2012<sup>2</sup>. [305-5]</li> <li>• <b>2%</b> de reducción promedio anual.</li> </ul>	
Crecimiento Neutro en Carbono (CNG) en 2020.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desde 2013, la huella total de carbono de LATAM es menor que la huella del año base para esa meta (2012); en 2019, fue <b>0,2%</b> menor.</li> </ul>	
Reducir las emisiones netas de CO <sub>2</sub> e a la mitad para 2050, teniendo como año base 2005.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1,2%</b> de reducción de la huella neta en comparación con el 2012.</li> <li>• Compensación de <b>118.592 t de CO<sub>2</sub>e</b> de las emisiones aéreas en 2019.</li> </ul>	

**1** Las compensaciones siempre ocurren en el año siguiente al de la emisión.

**2** Si bien la meta de la IATA establece el 2005 como año base, LATAM realiza la comparación con el 2012 para monitorear sus avances.

**Nota:** El año 2012 sirve de línea de base para el monitoreo de los avances.



Cumplida



No cumplida



# Ecoeficiencia de las operaciones

LATAM busca, permanentemente, aumentar la ecoeficiencia de toda su operación, lo que se traduce, en la práctica, en: consumir menos combustible (principal generador de emisiones de CO<sub>2</sub> y demás emisiones atmosféricas), energía y agua, generar menos residuos y garantizar su correcta disposición.

## HUELLA DE CARBONO

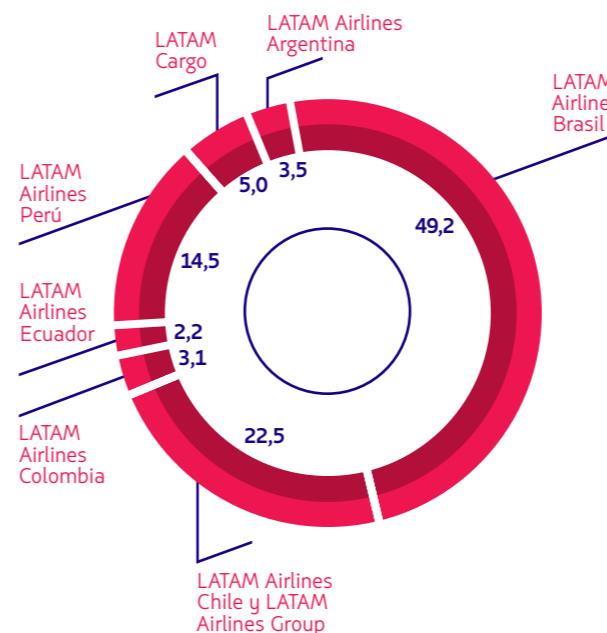
Como principal impacto ambiental del sector, la gestión y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) son prioridad para LATAM. Para conocer efectivamente el impacto de las iniciativas de ecoeficiencia y de compensación adoptadas, el monitoreo de los avances es fundamental. Al respecto, el Grupo realiza anualmente su inventario de gases de efecto invernadero, basado en la norma ISO 14.064.

La huella de carbono total del Grupo en 2019 fue de 12.386.323 toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente, una expansión de 7% en relación con el resultado de 2018. La huella de carbono neta, que resta del total las emisiones compensadas en el año, fue de 12.253.203 toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente en 2019,

un crecimiento de 10% en comparación con el 2018. Los incrementos se deben a un menor volumen de emisiones compensado durante 2019, tras la finalización de los proyectos de compensación en Colombia (lea más a continuación).

[+] Los detalles sobre el inventario, el alcance de la información y el alcance de la información se encuentran en los Anexos.

### Huella de carbono total (%)



**12.386.323 t CO<sub>2</sub>e**  
huella de carbono total

**12.386.323 t CO<sub>2</sub>e**  
Huella de carbono total 2019

**12.253.203 t CO<sub>2</sub>e**  
Huella de carbono neta total 2019

**82,09 kg CO<sub>2</sub>e por 100 RTK**  
intensidad de emisiones aéreas 2019

**82,79 kg CO<sub>2</sub>e por 100 RTK**  
intensidad de emisiones netas totales 2019

## METAS DE REDUCCIÓN CON BASE CIENTÍFICA

En 2019, LATAM comenzó a utilizar la metodología science-based targets, con el objetivo de establecer metas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero basadas en la ciencia y así orientar las iniciativas relacionadas a la estrategia de cambio climático.

A principios de 2020, el Grupo se adhirió a *Science Based Target initiative* (SBTi), una coalición que reúne el Pacto Global, Carbon Disclosure Project (CDP), World Resources Institute (WRI) y el Fondo Mundial para la Naturaleza (World Wide Fund for Nature – WWF. LATAM es la única aerolínea del continente americano en asumir un compromiso con SBTi. El siguiente paso, que se está desarrollando, es presentar las metas de trabajo de la Compañía a SBTi para validación.

La estrategia de sostenibilidad, en su dimensión Cambio Climático, tiene diversos objetivos tales como aportar a temperatura global en el siglo XXI se limite a 1,5°C en comparación con los niveles preindustriales. Ese límite está alineado con lo recomendado en el quinto informe del Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC), de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).



**LATAM es la única compañía aérea de América en asumir un compromiso con Science Based Target initiative.**

## Riesgos y oportunidades [201-2]

La gestión del cambio climático en LATAM se rige por una visión amplia de los riesgos y oportunidades. Uno de los riesgos identificados es la adopción de leyes y normas restrictivas en los países en donde opera el Grupo, que impliquen el pago de impuestos sobre las emisiones de GEI de LATAM. Esta ya es una realidad en Colombia. En 2019, el Grupo realizó el pago de la tarifa, luego de no conseguir neutralizar al 100% de las emisiones resultantes de sus operaciones aéreas domésticas, lo que había garantizado la exención de LATAM Colombia hasta el momento. En Europa, ya hay cobros por emisiones de otros gases causantes de la lluvia ácida, como es el NOx (óxido de nitrógeno).

Otro riesgo identificado se refiere al acuerdo sectorial CORSIA, de reducción y compensación de las emisiones de GEI del sector aéreo, en caso de que un país en donde opera LATAM decida dar inicio al cumplimiento del acuerdo de manera anticipada. Igualmente, se consideran como riesgos eventuales pasivos ambientales que, además de un daño financiero, tienen un alto poder de impacto sobre la reputación de las organizaciones. Por último, el Grupo incluyó la posibilidad del incremento de fenómenos climáticos de gran impacto, como ciclones o huracanes, capaces de afectar la operación de LATAM, ocasionando desde la cancelación de vuelos hasta la interrupción de la operación por un periodo determinado, impactando de manera negativa los ingresos. Tales fenómenos pueden implicar una reducción en la cantidad de

turistas que visitan las regiones afectadas en los meses posteriores.

Prestando atención a todos esos riesgos, LATAM se enfoca en una serie de iniciativas para reducir el consumo de combustible de sus operaciones y, por ende, sus emisiones de GEI, ratificando su compromiso con las iniciativas sectoriales sobre el tema. Además, da seguimiento al entorno regulatorio a nivel mundial, haciendo estimaciones periódicas para entender el impacto que las tarifas relacionadas con las emisiones de GEI, otros gases y ruido generarían para el negocio, de ser adoptadas por todos los países en donde opera. Simultáneamente, invierte en la modernización de su flota, con la sustitución sistemática de aviones por modelos más eficientes y en tecnologías y sistemas de navegación que garantizan la operación en condiciones climáticas adversas. Además, apoya las discusiones sobre el desarrollo de combustibles alternativos más sostenibles.

Para LATAM, el cambio climático también supone oportunidades para el negocio. El Grupo considera que, cada vez más, la gestión que las empresas realizan en el tema puede diferenciarlas de su competencia e impactar de manera positiva la reputación de la marca. Al responder a las expectativas y exigencias de los distintos públicos de interés, el Grupo atrae nuevos clientes y genera la lealtad de los actuales, principalmente aquellos ya habituados a elegir una empresa o marca por otros atributos, además de precio, seguridad y calidad.



**Además de los GEI, el sistema de monitoreo de LATAM incluye otras emisiones, como NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> y gases que afectan la capa de ozono**

#### Otras emisiones aéreas significativas

Emisiones atmosféricas significativas [305-6 y 305-7]	2016	2017	2018	2019	Δ 2019/2018 (%)
<b>Óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) – (t)</b>	<b>38.828</b>	<b>37.876</b>	<b>39.485</b>	<b>41.697</b>	<b>6</b>
Intensidad en la operación de pasajeros (g/RPK)	0,265	0,253	0,256	0,261	2
Intensidad en la operación de carga (g/RTK)	1,848	1,822	1,718	1,880	9
<b>Óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>) – (t)</b>	<b>1.720</b>	<b>1.678</b>	<b>1.749</b>	<b>1.847</b>	
Intensidad en la operación de pasajeros (g/RPK)	0,012	0,011	0,011	0,012	2
Intensidad en la operación de carga (g/RTK)	0,082	0,081	0,076	0,083	9
<b>Gases que afectan la capa de ozono<sup>1</sup></b>	<b>6,44</b>	<b>23,84</b>	<b>46,7</b>	<b>21,2</b>	<b>-55</b>

<sup>1</sup> Incluye (2018): Halón-1301; HCFC-141b; HCFC-22; HFC-125; HFC-134a; HFC143a; HFC-32; R410A; y R507A.

**Nota:** en los indicadores de intensidad de emisiones, la variación año con año no llega a ser perceptible en esta tabla porque los datos se presentan con sólo dos decimales.

#### COMBUSTIBLES [302-4]

El primer frente de gestión del cambio climático está conformado por las acciones de reducción de emisiones de GEI, como la priorización de los esfuerzos para disminuir el consumo de combustible de aviación de LATAM. El insumo representa el costo operativo más importante del Grupo y de sus semejantes en el sector, pudiendo influir en la sostenibilidad económica a mediano y largo plazo.

Desde 2010, LATAM cuenta con un programa que identifica y monitorea medidas de eficiencia, y se aplica de manera integrada y con métricas uniformes para todas las filiales desde 2016. El programa de eficiencia en combustible es dirigido por un área específica, pero depende del desarrollo de otras áreas y de cada filial para lograr las metas propuestas. La interacción también asegura que una buena práctica identificada pueda ser desplegada rápidamente.

El ahorro logrado en 2019 fue posible gracias a un conjunto de medidas realizadas actualmente por el Grupo. Entre las nuevas acciones, destacan: la estandarización en la elección de aeropuertos alternativos, usados en caso de que no sea posible aterrizar en el aeropuerto de destino, para todos los destinos de LATAM; y la gestión del combustible extra cargado por las tripulaciones de man-

do, lo cual permitió la optimización de la cantidad transportada de este insumo en cada ruta, disminuyendo el peso total del vuelo. Cambios en los procedimientos de movimiento del avión en tierra, como el uso de tan sólo un motor del avión sin necesidad del uso de unidades auxiliares de energía, también implicaron una reducción de combustible.

**En 2019, LATAM evitó el consumo de 60,6 millones de galones de combustible (7.942 TJ, en línea con la meta de 2019);**

**En cifras, el volumen representa un ahorro de US\$145 millones;**

**La meta 2020 es evitar el consumo de 68,8 millones de galones.**



## MEDIDAS DE EFICIENCIA EN COMBUSTIBLES

- ▶ Inversiones en aviones más modernos y eficientes, como son el Boeing 787, el Airbus A350 y el Airbus A320neo. La inversión se ha llevado a cabo para realizar adaptaciones a toda la flota Airbus A320, dando lugar a una mayor eficiencia en procedimientos operacionales estándar.
- ▶ Medidas de reducción de peso, como minimizar agua innecesaria a bordo, usar carritos de servicio ultraligeros, optimizar el combustible de acuerdo con el destino, mejorar la distribución del peso para contar con un centro de gravedad óptimo y mejorar el factor de ocupación (combinación de servicios de pasajeros y carga).
- ▶ A partir de 2019, se desplegó LATAM Pilot Tools, una app móvil desarrollada internamente. Esta app permite la retroalimentación personalizada de las tripulaciones de vuelo, enfocándose en solicitudes y uso de combustible por el capitán y consumo de combustible en tierra, entre otros indicadores de eficiencia y seguridad. Esta app es innovadora, ya que es la primera vez que se ha creado un canal de comunicación directa entre las tripulaciones de vuelo y las operaciones de eficiencia de la seguridad de la empresa. A diciembre de 2019, se han logrado mejoras en 3 iniciativas relacionadas con la app.
- ▶ Procedimientos operativos estandarizados en cada etapa del vuelo (rodadura, ascenso, crucero, aproximación y aterrizaje); por ejemplo, cambios en los perfiles de ascenso que generan ahorros con cambios mínimos en la carga de trabajo de la tripulación de vuelo o bien, minimizando el uso del generador auxiliar cuando el avión está en tierra.
- ▶ Supervisar el mantenimiento y desempeño de la flota incluyendo lavados de motor frecuentes, que permiten una combustión más eficiente del combustible y reducen las emisiones en zonas de aeropuerto.
- ▶ Mejoras en el plan de vuelo y su gestión, incluyendo retroalimentación continua, usando una herramienta de análisis post-vuelo llamada *Full Tracks* desarrollada por el equipo de Combustibles con el apoyo y colaboración de Operaciones y Seguridad. Esta herramienta nos permite programar mejor y optimizar nuestros planes de vuelo. Durante el segundo semestre de 2019, se implementaron cambios a las políticas, optimizando la planeación de combustible con base en el destino, estandarizando políticas, permitiendo un rastreo centralizado del desempeño y la unificación de criterios.

## TECNOLOGÍA AL SERVICIO DE LA ECOEFICIENCIA

Una iniciativa que comenzó a realizarse manualmente hace algunos años se volvió 100% automatizada en 2019, gracias a la adopción de un *software* para el Centro de Control Operacional (CCO) de LATAM. La herramienta analiza el comportamiento de cada avión en cuanto al consumo de combustible, lo que permite saber cuál es la aeronave más eficiente desde el punto de vista de volar en una ruta determinada, ayudando al CCO a tomar la mejor decisión: escalar el avión que consume menos combustible a las rutas más largas y viceversa. No se trata de la diferenciación según el modelo de los aviones, ya que es posible tener dos aviones del mismo modelo que consumen cantidades distintas de combustible en función del tipo de motor instalado y del tiempo de uso de cada avión.

Desde finales de 2018, LATAM también cuenta con una aplicación que proporciona información a los pilotos sobre su propio desempeño en cada ruta que operan, en comparación con el promedio de las tripulaciones. Ello permite que tome medidas que tendrán un efecto positivo sobre el consumo de combustible. Con base en los datos recopilados, los pilotos consiguen:

- ▶ redefinir la cantidad de combustible de reserva transportado;
- ▶ adoptar procedimientos más eficientes de altitud y estabilización del avión; momento previo al aterrizaje. En este caso, es posible mantener el avión estabilizado en altitudes menores, que requieren menos combustible, pero siempre atendiendo a los límites de seguridad establecidos;
- ▶ racionalizar el uso del motor auxiliar (APU), específico para cuando el avión está en tierra. Hay información sobre los equipos eléctricos o propulsados por otros combustibles disponibles en cada aeropuerto, eliminando el uso del APU y generando un mayor ahorro de combustible.

La aplicación, que monitorea los cerca de cinco mil vuelos realizados cada año, analiza más de 50 elementos, lo que suma alrededor de 25 millones de datos procesados anualmente. Todos ellos son evaluados por los equipos responsables, compartidos cuando es necesario con los pilotos y otros profesionales de LATAM y orientan el establecimiento de nuevas metas para mejorar la eficiencia del Grupo.

## FLOTA MODERNA

La renovación gradual de la flota operativa es uno de los compromisos del Grupo que también impacta la ecoeficiencia. LATAM cerró el 2019 con 13 Airbus A350-900 y 26 Boeing 787 Dreamliner – versiones 8 y 9 –, ambos referentes en eficiencia en el consumo de combustible y reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y ruido. Tiene, además, 49 Airbus A321 y 13 Airbus A320-Neo; este último, por ejemplo, consume 15% menos combustible y genera 50% menos ruido que el modelo equivalente de la generación anterior.

## COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

LATAM fue el primer grupo de aerolíneas de Sudamérica en realizar un vuelo con biocombustibles en 2010 en Brasil. Posteriormente, en 2012 y 2013, otros dos vuelos comerciales en Chile y Colombia utilizaron biocombustible. Ese espíritu pionero demuestra el compromiso del Grupo con las discusiones para viabilizar la producción y comercialización de biocombustibles para aviación a gran escala.

Dependiendo del cultivo de origen, los biocombustibles podrían sustituir el combustible de aviación en hasta 80%, contribuyendo para disminuir de manera aún más concreta sus emisiones de gases de efecto invernadero. Sin embargo, actualmente los biocombustibles con potencial para su uso en aviación presentan serias limitaciones que restringen su aplicación a gran escala. Algunos ejemplos son el desequilibrio entre el volumen de producción y la demanda, los altos precios y la complejidad de la distribución.

Para la adopción a gran escala, el producto deberá ser atractivo desde el punto de vista ambiental, social y económico. Existen actualmente diversas iniciativas para desarrollar biocombustibles sostenibles en varios países, pero aún sin perspectiva de uso comercial, aunque muchas aerolíneas participan en vuelos experimentales o están involucradas en investigaciones y desarrollo de tecnología.

Al respecto, aún existe un importante debate sobre cuestiones ambientales, tecnológicas, económicas y éticas relacionadas con la producción de biocom-

combustible, lo que, naturalmente, afecta las decisiones en la industria de la aviación.

Para el Grupo LATAM, superar estos obstáculos depende de un enfoque integrado y multisectorial que abarca cultivadores, industria petroquímica, fabricantes de motores de avión, distribuidores, autoridades gubernamentales y organismos reguladores.

El Grupo da seguimiento y participa en Brasil en las discusiones sobre biocombustibles, donde se discute la implementación de la Política Nacional de Biocombustibles (RenovaBio), que busca impulsar la producción de biocombustibles en el país.

Tras la aprobación de la ley que creó RenovaBio, se instauraron metas nacionales de reducción de emisiones para la red de combustibles del país en el periodo 2018–2028. Estas son desplegadas anualmente en metas individuales obligatorias para los distribuidores, según su participación en el mercado brasileño de combustibles fósiles en el año anterior. RenovaBio entró en vigor a fines de 2019, luego de la regulación de los créditos de descarbonación (CBIOS), activo financiero transado en la B3, Bolsa de Valores de Brasil, que debe ser adquirido por los distribuidores y puede ser comercializado por productores e importadores de biocombustibles certificados por el programa.

El Consejo Nacional de Política Energética (CNPE) lanzó una consulta pública luego de la divulgación de las metas nacionales de reducción, en 2018. En

esa ocasión, LATAM, individualmente y por medio de la Asociación Brasileña de Empresas Aéreas (ABEAR), hizo una declaración pública solicitando que no se incluyera el bioqueroseno como parámetro de definición para este primer ciclo de metas. En la opinión del Grupo y de sus semejantes en el sector, como actualmente no hay producción de bioqueroseno de aviación a escala comercial en el país, las metas de RenovaBio podrían afectar a la industria de la aviación con un posible aumento de precios del combustible fósil para la aviación, sin ofrecer ningún estímulo directo a los productores de biocombustible para que inviertan en la producción de bioqueroseno para aviación. El CNPE aceptó el argumento de ABEAR y no incluyó el bioqueroseno en la lista de los combustibles sustitutos ya disponibles comercialmente.

LATAM sigue defendiendo la creación de condiciones favorables que garanticen la oferta del biocombustible de aviación a precios competitivos, lo que impulsaría la demanda por parte de los actores de la industria aérea sin afectar la sostenibilidad financiera de ninguna de las partes implicadas.

## PROYECTO DE COMPENSACIÓN

En otro eje de gestión del cambio climático, se encuentra la estrategia de compensación de emisiones. Con el objetivo de reducir su impacto ambiental LATAM empezó, desde hace 8 años, a neutralizar sus emisiones terrestres con una iniciativa en Perú. En 2019, comenzó a adquirir créditos de carbono de un proyecto de REDD ubicado en la amazonia peruana. Se trata del Madre de Dios Amazon REDD Project, que cuenta con 100 mil hectáreas de gestión forestal sostenible en la región que da nombre al proyecto, en el sureste del país.

Desde 2007, la madera proveniente de la iniciativa está certificada por el Forest Stewardship Council (FSC). Adicionalmente, el proyecto en su totalidad está validado por el Verified Carbon Standard (VCS) desde 2013 y por el Climate Community and Biodiversity Standard (CCB) en la categoría máxima (Oro) desde 2009. El VCS es una certificación voluntaria para proyectos de compensación de carbono, mientras que el CCB reconoce a los proyectos de compensación de carbono que, de manera simultánea, disminuyen el impacto de las emisiones de GEI y conservan la biodiversidad, además de fomentar el desarrollo de las comunidades locales. Ambos programas son gestionados por VERRA, organización sin fines de lucro.

Uniéndolo al enfoque ambiental al social, un tercio de lo contribuido por LATAM al proyecto fue canalizado a una ONG dedicada a la educación ambiental de

jóvenes y niños. De manera creativa, la ONG trabaja a partir de la generación de espacios de conservación ambiental a pequeña escala, que deben ser gestionados por los niños y jóvenes participantes. La viabilidad económica de esos espacios se da por medio de un programa de bonos y la contribución de LATAM financió precisamente ese programa, permitiendo a los alumnos de un colegio rural de Villa Primavera, en Madre de Dios, cuidar de un área de 200 mil m<sup>2</sup> y aprender más sobre biodiversidad, cambio climático y otros temas ambientales. También recibieron materiales escolares suplementarios.

El 2019 fue el primer año en que LATAM compensó las emisiones terrestres de las operaciones en Argentina, Chile y Ecuador. Hasta entonces, sólo LATAM Colombia y LATAM Perú realizaban las neutralizaciones. A partir de 2021, también se compensarán emisiones terrestres en Brasil.

Tras volverse carbono neutro en las operaciones terrestres en 2013 y en las operaciones aéreas domésticas a partir de 2017, LATAM Colombia no logró seguir compensando el 100% de esas operaciones en 2019 debido a la escasez de proyectos ambientales con oferta de bonos de carbono en el país. Una parte de las emisiones se compensó con la compra de bonos y para la parte no que no ha sido posible compensar, la compañía comenzó a pagar US\$5 por cada tonelada de CO<sub>2</sub> emitida por los vuelos domésticos al gobierno colombiano.

Los tres proyectos de compensación que recibieron recursos en 2019 fueron:

- **Protección forestal REDD+ Matavén:** reducción de emisiones por deforestación a través de la gestión sostenible de los bosques, conservación y mejora de las reservas forestales, con un total de 1,8 millón de hectáreas protegidas;

- **Hidroeléctrica Bajo Tuluá:** está situada en el río Tuluá, departamento del Valle del Cauca. Tiene capacidad instalada de 19,9 MW y es una central a filo de agua, que no requiere embalse;

- **Reforestación Comercial en Mega:** el proyecto se ubica en Puerto Gaitán, Puerto López y Mapiripán (Meta) y está compuesto principalmente por Acacia, en la zona alrededor del proyecto predominan las sabanas quemadas para el pastoreo, con lo cual, además de generar beneficios económicos para la población porque se trata de reforestación comercial, contribuye a proteger la zona de usos inadecuados, principalmente la ganadería extensiva.

El Grupo pretende, no obstante, identificar nuevos proyectos para neutralizar el volumen de emisiones derivadas de las operaciones domésticas de LATAM Colombia para el 2020.

Desde **2012**, cuando comenzaron las acciones de neutralización, LATAM ha compensado más de **956 mil toneladas de CO<sub>2</sub>e.**

En **2019**, se compensaron más de **14 mil toneladas de CO<sub>2</sub>e de las operaciones terrestres en Argentina, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. El total acumulado desde 2012 es de 53 mil toneladas.**

Para **2020** se espera que toda la operación terrestre de LATAM sea carbono neutro.

## CORSIA: ESFUERZO DEL SECTOR

A fines de 2016, la industria de la aviación fue pionera en asumir un compromiso público de disminución gradual de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector: el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional, que pasó a conocerse bajo la sigla CORSIA, por su nombre original en inglés, *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*. Por medio de CORSIA, el sector tiene como objetivo lograr el crecimiento carbono neutro desde 2020 y reducir en un 50% las emisiones respecto a las de 2005 para 2050. A partir de 2035, la OACI espera que el desarrollo de los biocombustibles haya avanzado de manera más concreta, contribuyendo significativamente a la reducción de la huella de carbono del sector.

El acuerdo, refrendado por los 191 Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), está compuesto de distintas etapas. En 2017, fueron elaborados los Parámetros y Prácticas Recomendadas, entregados a los países signatarios y usados como referencia por éstos en el establecimiento de sus medidas de Medición, Reporte y Verificación (MRV).

A partir de 2021, comienza la etapa voluntaria de participación, que se extiende hasta 2026. De Latinoamérica, ingresaron voluntariamente México, Guatemala y Costa Rica. En 2027, da inicio la segunda etapa, que es obligatoria para los países cuya participación individual en la aviación interna-

cional es superior a 0,5% del total de ingresos por tonelada-kilómetro (RTK). En esa segunda etapa, de los países donde opera LATAM, solamente ingresaría Brasil.

A partir de 2019 el Grupo comenzó a reportar el total de emisiones de CO<sub>2</sub> de sus vuelos internacionales a las autoridades competentes de los países en donde opera, como propone el CORSIA. Con ello, espera contribuir al proceso de definición de metas de reducción y compensación de los países.

A partir de 2021, el Grupo debe verse impactado en los casos de vuelos que incluyan a dos de los países que ya son parte de la etapa voluntaria del acuerdo. Un ejemplo sería un vuelo que sale de Chile, que no es parte de la fase voluntaria y pasa por México y después a los Estados Unidos, ambos incluidos en esa primera etapa.

## OTROS FRENTES

A la par de las iniciativas para reducir el consumo de combustible, LATAM trabaja en otros frentes buscando mejorar su eficiencia – energía, agua y residuos – que cuentan, incluso, con metas establecidas (*ver el estatus a continuación*).

Una de las novedades es el esfuerzo de LATAM por diseñar iniciativas que involucren de manera más efectiva a los pasajeros en el camino hacia una mayor eficiencia. Con base en esa postura, en agosto de 2019, LATAM lanzó en la operación en Chile el programa corporativo Recicla tu Viaje luego de una etapa piloto realizada en 2018. El programa se extenderá para incluir a Colombia, Ecuador y Perú en 2020.

También está en curso un proyecto para eliminar los plásticos de un solo uso a bordo, tales como vasos de dicho material empaques que envuelven a los cobertores, almohadas, audífonos y cubiertos que acompañan las comidas y otros artículos. Ese es un esfuerzo que se realiza en conjunto con proveedores y diversos equipos.

En 2019 se reciclaron más de 20 toneladas de residuos en LATAM Chile. Para 2020, se proyectan más de 55 toneladas solo en Chile, junto al lanzamiento del programa en Colombia, Ecuador y Perú. En 2021, la iniciativa se extenderá a Brasil y Argentina.

# 20 toneladas

de plástico, aluminio y vidrio que no llegaron a vertedero y fueron enviados a reciclar en seis meses del programa Recicla tu Viaje.

Meta LATAM	Resultados 2019	
Reducir en 10% la intensidad energética total en los edificios (comparación 2015–2020)	10% de reducción	
Reducir en 10% el consumo de agua (comparación 2015–2020)	35% de reducción	
10% de reducción en la generación de residuos (comparación 2015–2020)	Aumento de 325%	

Planificado X Realizado 2019: Cumplida No cumplida

### Recicla tu Viaje

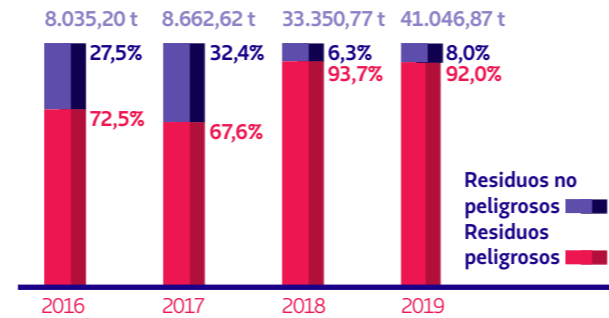
Tras realizar pruebas en vuelos domésticos durante 2018 y diseñar el mejor modelo para implementar la recolección selectiva a bordo, LATAM Chile lanzó oficialmente el programa Recicla tu Viaje en julio 2019. El programa consiste en el reciclado de empaques de productos comercializados por Mercado LATAM, que vende 30 opciones de alimentos y be-

bidas a precios accesibles en los vuelos domésticos de LATAM Chile, LATAM Colombia, LATAM Ecuador y LATAM Perú. Cerca de 40% de los empaques son reciclables, según el estudio realizado por el Grupo.

Con apoyo de los pasajeros, la tripulación recoge los residuos en un carro que contiene bolsas distintas, separadas por color, para acomodar cada tipo de material: vidrio, aluminio, plástico y residuos no reciclables. Cuando aterriza el vuelo, los residuos, ya separados, son reciclados por el socio en tierra, Sky Chefs, quien los incluye en su cadena de reciclaje.

En 2019 se reciclaron más de 20 toneladas de residuos en LATAM Chile. Para 2020, se proyectan más de 55 toneladas solo en Chile, junto al lanzamiento del programa en Argentina, Colombia, Ecuador y Perú. En 2021, la iniciativa se extenderá a Brasil.

### Residuos [306-2]



**Nota:** El alcance medido varió a lo largo de los años, como reflejo de cambios en los sistemas de monitoreo. Considerando la participación porcentual de los ingresos (medidos en RPK) de cada operación en el total del Grupo, el alcance fue de:

**Residuos peligrosos**  
99% en 2016 y 100% desde 2017;

**Residuos no peligrosos**  
87% en 2016 y 100% desde 2017.

### Destino de residuos (t) 2019 [306-2]

Residuos peligrosos	37.763,9
Relleno sanitario	525,7
Reciclaje	100,9
Incineración	54,9
Co-procesamiento	170,1
Depósito controlado	313,9
Tratamiento de efluentes	36.440,0
Otro	158,5
Residuos no peligrosos	3.283,0
Relleno sanitario	1.561,3
Reciclaje	1.706,7
Incineración	0,0
Co-procesamiento	8,0
Depósito controlado	0,0
Tratamiento de efluentes	0,0
Otro	7,0
Total	41.046,9

### Acciones internas

Internamente, LATAM monitorea el consumo de agua en todas las operaciones y busca fomentar el consumo consciente. Las oficinas corporativas en Chile, Brasil, Ecuador y Colombia también cuentan ya con recolección selectiva y, desde 2018, el actual edificio corporativo y la base de mantenimiento de LATAM Chile son abastecidos solamente por energía renovable. LATAM adquiere energía en el mercado abierto, directamente de las generadoras, a un

costo más competitivo. En LATAM Colombia, toda la energía consumida procede de fuentes renovables.

Especialmente en relación con las instalaciones del Grupo, en 2019 fue anunciada una nueva dirección de las oficinas corporativas, en Chile, que se ubicarán en un edificio construido según los preceptos de la certificación de edificios sostenibles LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), nivel plata. El cambio debe darse durante 2022.

### Consumo interno de energía (TJ) [302-1]

	2016	2017	2018	2019
Energía no renovable				
Combustible de aviación	155.310,60	151.502,79	157.940,61	166.786,63
Gasolina	24,48	7,81	6,90	9,64
Diesel	161,33	271,81	178,10 <sup>1</sup>	118,63
Gas licuado de petróleo (GLP)	6,88	7,10	7,60	12,00
Gas natural	0,01	0,59	0,41	0,29
Total energía no renovable	155.503,3	151.790,1	158.133,62	166.927,20
Energía renovable				
Etanol	–	0,09	0,25	31,75
Electricidad <sup>2</sup>	165,39	240,37 <sup>3</sup>	182,31 <sup>4</sup>	216,64
Total energía renovable	165,39	240,46 <sup>3</sup>	182,55	248,39
Total	155.668,69	152.030,56 <sup>3</sup>	158.316,18	167.175,59

<sup>1</sup> Hubo una disminución en el consumo de Chile debido a la tercerización de las actividades de *ground handling*.

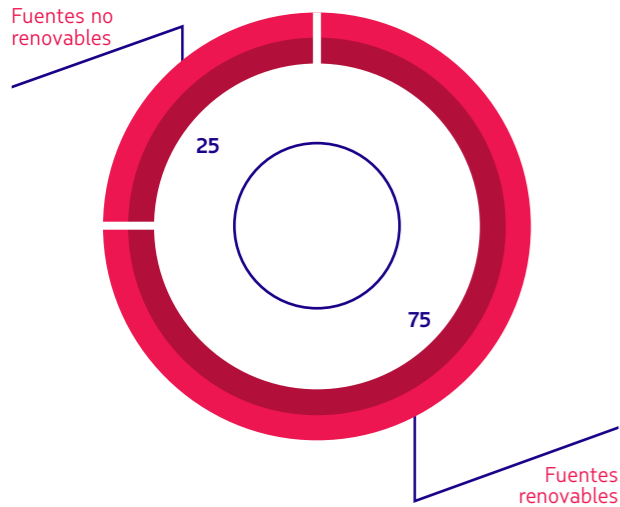
<sup>2</sup> La electricidad consumida proviene de diversas fuentes. El porcentaje de participación de cada una de las fuentes varía año con año según la red eléctrica de cada país.

<sup>3</sup> Difiere de lo publicado en el *Reporte de Sostenibilidad 2017* (Electricidad: 271,12 TJ; Total de energía renovable: 271,21 TJ; Total: 152.061,31 TJ) porque el consumo en Colombia fue corregido.

<sup>4</sup> Refleja la reducción en consumo en Colombia en función del cierre de centros de trabajo.

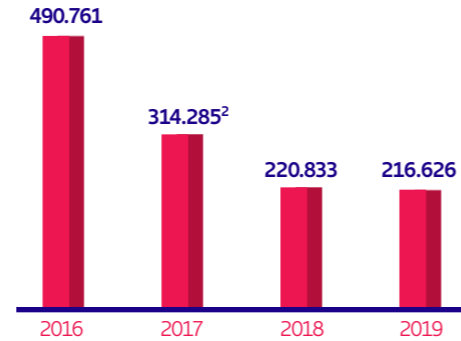
Los datos sobre el alcance de la información están en los Anexos.

### Consumo de energía eléctrica (%) – 2019



**217 TJ total**

### Consumo de agua (m<sup>3</sup>)<sup>1</sup> [303-1]



**1** El abastecimiento es realizado por las redes municipales en los diversos países de operación, sin captación directa de agua por LATAM. El alcance del indicador varió a lo largo de los años, reflejo de cambios en los sistemas de monitoreo y correspondió a 89% de las operaciones en 2016 y 100% desde 2017. Los valores consideran la participación porcentual de cada operación en el transporte total realizado por el Grupo, medido en RPK.

**2** El total difiere del publicado en el *Informe de Sostenibilidad 2017* (320.466 m<sup>3</sup>) porque el consumo de agua en Colombia fue corregido.

### SNAPSHOT

#### Desempeño ambiental [302-3]

#### Política y sistemas de gestión ambiental (SGA)

	2016	2017	2018	2019
Unidades con SGA implementados	91%	96%	94%	91%
Unidades con SGA certificados	2	2	3	3 <sup>1</sup>

#### Cambio climático

	2016	2017	2018	2019
Emisiones totales (t CO <sub>2</sub> e)	11.367.134	11.087.051	11.535.117	12.386.323
Emisiones netas (t CO <sub>2</sub> e)	11.359.659	10.755.408	11.178.625	12.253.203
Intensidad de emisiones en la operación aérea (kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK)	82,56	79,45	80,06	82,09
Intensidad de emisiones netas en la operación total (kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK)	82,96	77,50	77,86	82,79
Intensidad energética (MWh/100 RTK) <sup>2</sup>	0,32	0,30	0,31	0,41
Uso racional de combustibles (reducción en relación con el promedio de la IATA)	7,1%	8,6%	7,9%	5,7% <sup>3</sup>
Eficiencia en combustible LATAM (litros/100 RPK)	32,76	31,53	31,77	32,55
Operación de pasajeros	3,06	2,93	2,96	3,01
Operación de carga	21,35	21,05	19,84	21,72

#### Otros aspectos de ecoeficiencia

	2016	2017	2018	2019
Edad promedio aproximada de la flota (años)	7	8	8,9	~9
Consumo de energía (TJ) <sup>4</sup>	155.668,69	152.030,56	158.316,18	167.175,59
Consumo de agua (m <sup>3</sup> )	490.761	314.285	220.833	216.626
Destino de residuos (t)	8.035	8.663	33.351 <sup>5</sup>	41.046,87

#### Gestión de ruido

	2016	2017	2018	2019
Ruido (% de conformidad con el capítulo IV de la OACI)	100	100	100	100

**1** Equivale a 32% de las operaciones.

**2** Considera el consumo interno y externo.

**3** Con base en el consumo promedio en 2018, según datos de la IATA. El cálculo considera 260 aerolíneas, que representan un 80% del tráfico aéreo mundial.

**4** Incluye operaciones terrestres y aéreas.

**5** El aumento se justifica porque el ciclo de gestión de residuos netos en Brasil no es anual y el total tratado en 2018 incluye residuos generados en años anteriores. Además de esto, hubo un aumento en ese tipo de residuos debido al mantenimiento que ocurrió en la planta de tratamiento.

# EMPLEADOS

## EN ESTE CAPÍTULO

- 88 Directo al grano: una labor más cercana
- 89 Gestión y desarrollo
- 92 Perfil y distribución de los empleados
- 94 Directo al grano: personal protegido

## DIRECTO AL GRANO

### Una labor más cercana



#### Contexto y posicionamiento

Para poner en práctica su misión de conectar personas y destinos, LATAM invierte en sus empleados. La gestión de personas se vale de prácticas estructuradas de capacitación y promoción profesional, así como de un atractivo paquete de remuneración y beneficios, que busca alinearse con las transformaciones del mercado laboral. El diálogo y la cercanía entre el personal y la dirección son diferencias importantes para asegurar la alineación de propósitos y el compromiso conjunto con la ejecución de la estrategia de negocios.

#### Propósito de LATAM

*Cuidamos que los sueños lleguen a su destino*



#### Gestión del tema

Las prácticas de diálogo y compromiso están incorporadas en la rutina tanto de los líderes como de los empleados. Por ejemplo:

- **LATAM News:** instancia semanal en la cual los líderes presentan a sus equipos información relevante del Grupo;
- **Ampliado:** reunión periódica que conducen los vicepresidentes para entregar información relativa al contexto del negocio;
- **Acompañamiento 1 a 1:** reuniones dirigidas entre el empleado y el líder, donde se dan alineaciones que fortalecen el proceso de desarrollo individual;
- **Plataforma de Reconocimiento:** permite al líder reconocer públicamente un comportamiento destacado de un miembro de su equipo. Los empleados pueden reconocer también a sus colegas de área, así como a profesionales de otros sectores.

Los líderes también reciben preparación para dialogar con sus equipos y actuar de manera colaborativa. Por medio de la herramienta **Barómetro**, los empleados evalúan al jefe inmediato dos veces al año. Los resultados son discutidos con el equipo y resultan en planes de mejora que el jefe llevará a cabo.

*La periodicidad es uno de los elementos cruciales para la efectividad del diálogo. LATAM News, por ejemplo, sale semanalmente o cada 15 días, según el área.*



#### Avances en 2019

En 2019, la alta dirección estuvo aún más cerca de los empleados. En LATAM Airlines Brasil, por ejemplo, el CEO, los directores de Operaciones y Recursos Humanos y el gerente de Tripulación tienen un compromiso mensual con los tripulantes de mando y tripulantes de cabina en entrenamiento en la Academia Corporativa LATAM, en São Paulo (SP). Se reúnen con los equipos para hablar sobre cómo marcha la gestión y los negocios y responder a sus preguntas. El encuentro fue la solución encontrada para estrechar la interacción personal con ese público que, dada la naturaleza del trabajo, no se encuentra ubicado en una unidad específica.

En LATAM Airlines Argentina, el director de Recursos Humanos implementó una agenda de reuniones con todas las áreas para presentar nuevas prácticas de simplificación de procesos y eficiencia. Esta acción facilitó la comprensión de las directrices y fomentó la participación de los profesionales en su ejecución.

*El LATAM News del área de Operaciones de Brasil tuvo lugar, en 2019, a través de YouTube, permitiendo así la participación remota de los empleados.*





# Gestión y desarrollo

Contar con empleados capaces de enfrentar los desafíos del negocio a corto y largo plazo requiere de inversiones sistemáticas en el desarrollo profesional. En 2019, LATAM invirtió un total de US\$22,1 millones en capacitaciones. Cada empleado participó, en promedio, en 37,1 horas de capacitación, sumando 1,5 millón de horas de capacitación en el año. [404-1]

La estrategia de desarrollo repercute directamente sobre las oportunidades de crecimiento personal, con movimientos horizontales y verticales. En los mandos medios (jefes y analistas) y el nivel ejecutivo, 87% de las vacantes fueron cubiertas mediante movimientos internos, en línea con el parámetro que el Grupo considera satisfactorio.

## Capacitación (h) por profesional [404-1]

Por categoría profesional	2017	2018	2019
Administración	15,6	0,7	11,2
Mantenimiento	29,2	25,2	41,2
Operaciones	35,8	178,4	32,4
Tripulantes de mando	75,8	11,1	66,4
Tripulantes de cabina	32,2	50,7	52,7
Ventas	47,5	5,0	18,0
<b>Por género</b>			
Hombres	34,8	30,3	36,5
Mujeres	47,2	42,5	38,2
<b>Total</b>	<b>39,8</b>	<b>35,0</b>	<b>37,1</b>

## REMUNERACIÓN Y BENEFICIOS

La estrategia de remuneración de LATAM se adhiere a las leyes locales aplicables y está alineada con las mejores prácticas del mercado laboral. Incluye un salario base y remuneración variable, calculada con base en el desempeño financiero del Grupo durante el año y el logro de un conjunto de metas: corporativas, que aplican para todos; específicas del área de desempeño del empleado; y las ligadas al desempeño individual. El bono que se paga a los directivos está ligado al precio de las acciones de LATAM, siendo acumulativo y con redención progresiva, es decir; puede llegar a 100% una vez transcurridos dos años desde el otorgamiento.

En cuanto a equidad salarial, LATAM mantiene su compromiso con la no discriminación y la igualdad de oportunidades. En 2019, el promedio salarial de las mujeres fue de 78% a 99% del promedio salarial

de los hombres, según las distintas categorías profesionales (ver cuadro detallado).

Además de la remuneración y de los beneficios tradicionales, como son plan de salud, vale alimentación y seguro de vida, LATAM apuesta cada vez más a la oferta de beneficios no monetarios para garantizar una propuesta de valor diferenciada para el empleado y que lo ayude a conciliar de manera más efectiva su vida personal y profesional. Entre ellos se encuentran:

- *jeans day* todos los días de la semana, pensado para aumentar la comodidad de los profesionales en su entorno laboral;
- *home office* una vez por semana, previo acuerdo con el jefe inmediato;
- viernes corto para quien desea salir del trabajo a las 14:00 el viernes y compensar la diferencia durante los demás días laborales;
- descuentos de entre 50% y 75% en pasajes aéreos confirmados por adelantado. Cuenta con más de 1.000 destinos en 160 países; y
- viajes 100% gratuitos cuando existen asientos disponibles en los vuelos.

A partir de 2019, LATAM también comenzó a ofrecer oportunidades de licencias sin goce de sueldo por 30 días para los empleados que desean realizar cur-

sos externos con la garantía de retorno al trabajo al concluir el periodo, que se puede sumar a los días de vacaciones garantizadas por ley.

## Comparación salarial mujeres/hombres<sup>1</sup>

Miembros del Directorio <sup>2</sup>	0,89
Altos Ejecutivos: CEO, vicepresidentes, directores y gerentes senior	0,78
Gerentes y subgerentes (considera incentivos financieros además del salario base)	0,92
Gerentes y subgerentes (solamente salario base)	0,90
Gerencia media (jefes y analistas) y demás empleados	0,99

<sup>1</sup> El cálculo considera el salario promedio de las mujeres/salario promedio de los hombres.

<sup>2</sup> El salario del Directorio es determinado por la Asamblea de Accionistas. Es igual para todos los directores, salvo el presidente y se basa únicamente en la participación en las sesiones.



**En 2019, los empleados utilizaron más de 352,7 mil pasajes gratuitos o con descuento.**

**7,8 mil empleados utilizaron el beneficio al menos 10 veces en el año.**



### CLIMA ORGANIZACIONAL

Ese conjunto de medidas – gestión más cercana, diálogo y transparencia, oportunidades de desarrollo profesional y de promoción interna, remuneración adecuada y paquete de beneficios económicos y no económicos – tiene un impacto positivo en el clima organizacional. Otro factor que contribuye a mantener un equipo satisfecho se relaciona con los resultados del propio negocio. En 2019, por ejemplo, hubo mayor estabilidad en todas las operaciones, una cifra récord de pasajeros transportados (74,2 millones) e iniciativas como la alianza estratégica con Delta Air Lines – una de las mayores aerolíneas del mundo –, reforzando sentimientos como el orgullo de pertenecer y permitiendo a los profesionales ver con claridad el camino trazado para LATAM.

La encuesta anual, que utiliza la metodología del Índice de Salud Organizacional (OHI, por sus siglas en inglés) monitorea los niveles de alineación interna, la capacidad de renovación y la calidad de ejecución. La evaluación de liderazgo representa el núcleo de la encuesta. En 2019, LATAM registró un OHI consolidado de 74, posicionando a LATAM en el cuartil 1, que concentra los mejores resultados. La meta del año era 66. La tasa de respuesta también aumentó de un 75% en 2018 a un 78% en el período.

En todas las dimensiones que componen el índice, LATAM alcanzó al menos 6 puntos más en comparación con el año anterior y en cinco de ellas se posiciona en el cuartil superior: Orientación Externa, Coordinación y Control, Innovación y aprendizaje, Ca-

### NUEVO PISO SALARIAL EN CHILE

Una de las medidas anunciadas por el gobierno chileno para atender las inquietudes de la población local que salió a las calles a partir de octubre de 2019 fijó en 350 mil pesos chilenos el salario mínimo bruto mensual. El anuncio desencadenó una movilización de empresarios para establecer, de forma voluntaria, el valor bruto en 500 mil pesos chilenos. LATAM se adhirió al movimiento y, yendo más allá, anunció que el límite mínimo de 500 mil pesos chilenos líquidos sería aplicado a la remuneración neta como parámetro para todos los empleados del Grupo que se desempeñan en Chile.

# 88%

de los puestos considerados como críticos tienen un sucesor identificado.

pacidades y Responsabilidad. Entre las mayores fortalezas del Grupo, destacó el incremento significativo del enfoque externo que busca generar y ofrecer mayor valor a clientes y asociados. Otra fortaleza identificada en la encuesta fue haber logrado transmitir una visión clara y convincente, valiéndose de un liderazgo eficaz para impulsar la organización hacia adelante.

### PLANIFICACIÓN DE LA SUCESIÓN

En 2019, 88% de los puestos críticos tenían sucesores identificados. De éstos, 58% estaban listos para asumir una nueva función inmediatamente y 42% estaban siendo preparados para ocupar un nuevo cargo a mediano plazo.

### ROTACIÓN

La tasa de rotación en 2019 fue de 13,7%, un poco más baja que la de años anteriores. El Grupo continuó con la tercerización de actividades de soporte en operaciones específicas para centrarse en las actividades directamente relacionadas con el negocio y se mantiene comprometido con la identificación de sinergias para simplificar procesos y actuar con mayor eficiencia y calidad. [401-1]

Todos esos movimientos son gestionados por el equipo de Personas, que monitorea con especial atención los índices de rotación de algunas funciones estratégicas, como son los pilotos, actividad especializada cuya recolocación profesional es más compleja y tardada. Para LATAM, el nivel adecuado de rotación para esta función es de 4%; en 2019, la rotación de este grupo se ubicó en 4,1%.



**En LATAM Airlines Brasil, tan sólo para dar apoyo a la expansión de los servicios tras la incorporación de 14 nuevas aeronaves, fueron contratados 700 nuevos profesionales.**

#### Grupo LATAM y filiales — Tasa de rotación (%) [401-1]

Por género	2017	2018	2019
Hombres	17,8	9,9	12,3
Mujeres	14,1	20,8	15,9
Por rango de edad			
Hasta 30 años	18,1	30,6	23,0
De 31 a 40 años	15,9	11,9	11,9
De 41 a 50 años	11,4	3,7	7,9
De 51 a 60 años	11,9	1,7	7,8
A partir de 61 años	21,1	1,9	15,2
Por país			
Argentina	11,7	8,3	7,8
Brasil	14,5	15,9	11,2
Chile	14,8	13,4	18,8
Colombia	19,6	10,9	18,0
Ecuador	18,2	13,1	17,8
Estados Unidos	ND	16,0	22,2
Perú	19,4	8,0	13,0
Otros	ND	34,4	17,8
<b>Total</b>	<b>15,5</b>	<b>14,2</b>	<b>13,7</b>

ND: información no disponible.

#### Grupo LATAM y filiales — Nuevas contrataciones [401-1]

	Total	Tasa (%)
Argentina	72	3,2
Brasil	2.904	13,5
Chile	2.004	18,9
Colombia	316	21,4
Ecuador	92	12,5
Estados Unidos	11	4,1
Perú	681	17,1
Otros	70	8,7
<b>Total</b>	<b>6.150</b>	<b>14,7</b>

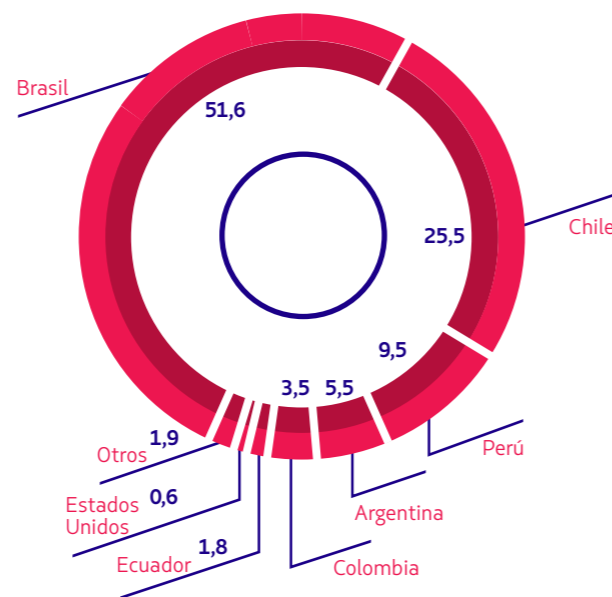
#### SNAPSHOT

Gestión de personas	2017	2018	2019
Total de empleados	43.095	41.170	41.729
Tasa de rotación	15,5%	14,2%	13,7%
Promedio de horas de capacitación	39,8	35,5	37,1
Cargos críticos con sucesor identificado	89%	62%	88%
Movimientos internos			
Gerencia media (jefes y analistas)	30%	71%	74%
Ejecutivos	89%	87%	91%
Encuesta OHI			
Resultado	62	64	74
Cuartil	3	3	1

# Perfil y distribución de los empleados

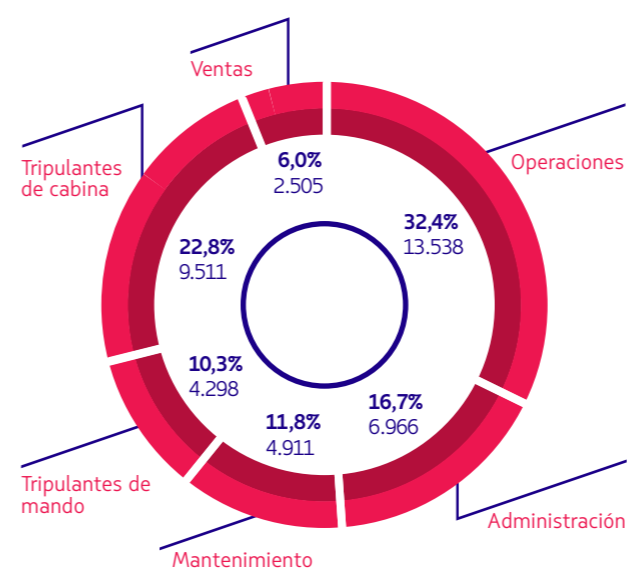
GRUPO LATAM Y SUS FILIALES [102-8]

**País de operación<sup>1</sup> (%)**



Total de empleados – 2019	Total	%
<b>Por género</b>		
Hombres	25.261	60,5
Mujeres	16.468	39,5
<b>Por rango de edad</b>		
Hasta 30 años	10.970	26,3
De 31 a 40 años	17.417	41,7
De 41 a 50 años	9.405	22,5
De 51 a 60 años	3.209	7,7
A partir de 61 años	728	1,7
<b>Por antigüedad</b>		
Hasta 3 años	11.494	27,6
De 3 años y un día a 6 años	6.179	14,8
De 6 años y un día a 9 años	7.365	17,7
De 9 años y un día a 12 años	6.127	14,7
A partir de 12 años y un día	10.554	25,3
<b>Total</b>	<b>41.719</b>	<b>100,0</b>

**Función**



Empleados de Nivel Gerencial <sup>1</sup> – 2019	Total	%
<b>Por género</b>		
Hombres	633	70,1
Mujeres	270	29,9
<b>Por rango de edad</b>		
Hasta 30 años	30	3,3
De 31 a 40 años	453	50,2
De 41 a 50 años	289	32,0
De 51 a 60 años	113	12,5
A partir de 61 años	18	2,0
<b>Por antigüedad</b>		
Hasta 3 años	89	9,9
De 3 años y un día a 6 años	130	14,4
De 6 años y un día a 9 años	234	25,9
De 9 años y un día a 12 años	124	13,7
A partir de 12 años y un día	326	36,1
<b>Total</b>	<b>903</b>	<b>100,0</b>

<sup>1</sup> Nivel gerencial: incluye subgerente, gerente, gerente senior, director y vicepresidente.

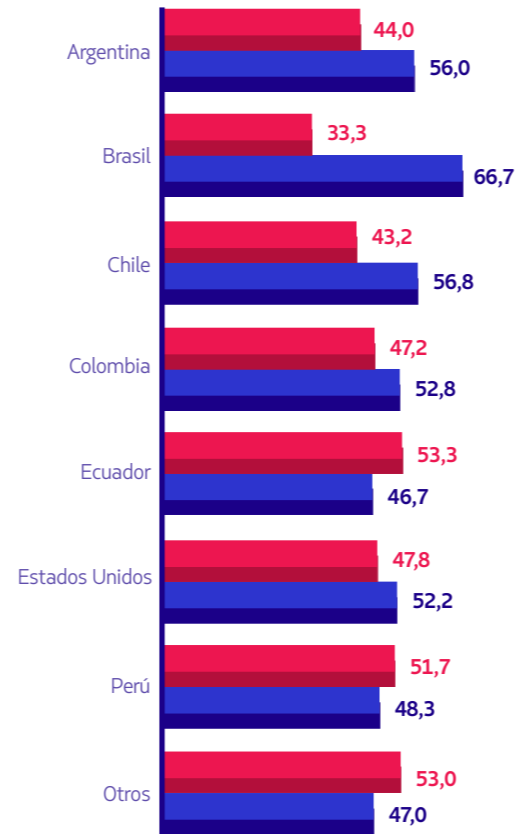
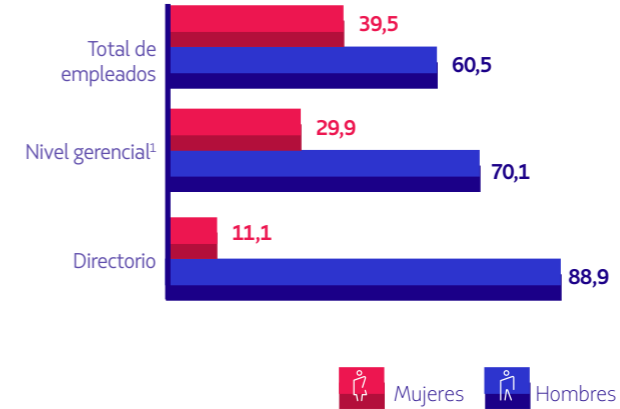
total  
**41.729**  
empleados

1 97,3% de todos los contratos son por tiempo indefinido y 99,3% de los empleados cumplen jornada completa.

Directorio – 2019	Total	%
<b>Por género</b>		
Hombres	8	88,9
Mujeres	1	11,1
<b>Por rango de edad</b>		
Hasta 30 años	0	0,0
De 31 a 40 años	2	22,2
De 41 a 50 años	0	0,0
De 51 a 60 años	5	55,6
A partir de 61 años	2	22,2
<b>Por antigüedad</b>		
Hasta 3 años	9	100,0
De 3 años y un día a 6 años	0	0,0
De 6 años y un día a 9 años	0	0,0
De 9 años y un día a 12 años	0	0,0
A partir de 12 años y un día	0	0,0
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>100,0</b>

**Distribución por género en los países – 2019** [102-8]

Total de empleados	Mujeres	Hombres
Argentina	1.004	1.278
Brasil	7.175	14.378
Chile	4.584	6.038
Colombia	697	779
Ecuador	392	343
Estados Unidos	129	141
Perú	2.058	1.924
Otros	429	380
<b>Empleados de nivel gerencial<sup>1</sup></b>		
Argentina	6	18
Brasil	89	155
Chile	136	361
Colombia	5	20
Ecuador	3	7
Estados Unidos	13	32
Perú	11	20
Otros	7	20
<b>Miembros del Directorio</b>		
Chile	0	6
Brasil	1	1
Reino Unido	0	1

**Género – por país (%)**

**Género (%)**

**Diversidad en la fuerza laboral – 2019**

	%
Mujeres (% sobre el total de empleados)	39,5
<b>Mujeres en puestos gerenciales (% sobre los puestos gerenciales)</b>	
Gerentes y subgerentes	33
Vicepresidentes y CEO	5,0
Mujeres en puestos de generación de ingresos (gerentes y subgerentes de Ventas)	53,0

<sup>1</sup> Nivel gerencial: incluye subgerente, gerente, gerente senior, director y vicepresidente.

## Personal protegido



### Contexto y posicionamiento

La seguridad es un valor no negociable en LATAM, por lo que el Grupo trabaja permanentemente para identificar, prevenir y mitigar riesgos en los diversos entornos y operaciones y para garantizar un entorno de trabajo seguro para todos los colaboradores. La gestión de la salud y seguridad laboral está en proceso de mejora constante, lo que implica el monitoreo del desempeño interno y la identificación de buenas prácticas en el entorno externo.

#### Riesgos críticos

Se tienen identificados seis riesgos críticos que son objeto de acciones, programas y procesos de prevención y mitigación: Conducción de equipos móviles; exposición a ruido; manejo de motores de aeronaves; manejo de sistemas hidráulicos; trabajos en altura; y trabajo en espacios confinados.



### Gestión del tema

El tema es monitoreado por los directivos de modo sistemático y resulta en iniciativas para garantizar que los colaboradores estén profundamente comprometidos con los cuatro principios de seguridad de LATAM:

- La seguridad es responsabilidad de todos;
- Respeto para todos los procedimientos de seguridad;
- Todos deberán reportar inmediatamente cualquier condición o acción insegura;
- El uso de equipo de protección individual (EPI) es obligatorio.

Para los ejecutivos, existen metas anuales relativas a la salud y la seguridad, cuyos resultados influyen en las evaluaciones de desempeño.

Para los colaboradores, las acciones van desde la Semana de Seguridad y Medio Ambien-

te (anual en LATAM Airlines Brasil y LATAM Airlines Chile y semestral en las demás operaciones) hasta el programa Guardianes de la Seguridad, activo en Brasil y la sucursal del Grupo en los Estados Unidos, que fomenta el reporte de conductas inseguras.

#### Seguimiento

LATAM da seguimiento a las tasas de lesiones y de días perdidos, al número de fatalidades y al índice de ejecución de los planes de acción (Action Plan Index – API), que gestiona la efectividad de los planes de mitigación de riesgos potenciales, que abarcan el total de los riesgos identificados y los diferentes grados de severidad. El comportamiento de dichos indicadores permite al Grupo establecer las acciones prioritarias.



### Avances en 2019

En línea con el esfuerzo realizado en los últimos años, la tasa de lesiones volvió a caer, ubicándose en 0,74, cumpliendo con la meta interna del año (0,82).

En Chile, el desempeño de LATAM también supera el del sector de transportes y comunicaciones en lo que se refiere a días perdidos, con una tasa de 16 contra un 26 del sector, según datos de la Superintendencia de Seguridad Social.<sup>1</sup>

La tasa de lesiones cayó un **20%** comparada con 2018. Teniendo en cuenta los últimos cinco años, desde 2014, la reducción acumulada se ubica en **52%**.



### Snapshot


Salud y seguridad ocupacional [403-2]	2017	2018	2019
Número de accidentes <sup>1</sup>	444	390	310
Tasa de lesiones <sup>2</sup>	1,03	0,93	0,74
Días perdidos	6.680	6.164	5.232
Tasa de días perdidos <sup>3</sup>	15,46	14,70	12,5
Muertes	0	0	0

<sup>1</sup> Los accidentes asociados a algún riesgo crítico y los eventos de alto impacto (accidentes que generan más de 100 días perdidos) representan 1,5.

<sup>2</sup> Total de accidentes con tiempo perdido/promedio de empleados x 100.

<sup>3</sup> Total de días perdidos/promedio de empleados x 100. Incluye interrupciones del trabajo relacionadas con enfermedades ocupacionales, accidentes y muertes.

<sup>1</sup> Fuente: Informe Anual de Estadísticas 2018, publicado en abril de 2019.

[+] Los indicadores por género y país de operación están disponibles en  Anexos.



# SEGURIDAD

## EN ESTE CAPÍTULO

- 96 Directo al grano: seguridad en primer lugar
- 97 Responsabilidad compartida



## DIRECTO AL GRANO

# Seguridad en primer lugar



## Contexto y posicionamiento

La seguridad de pasajeros, empleados, comunidades e infraestructura de operación es la prioridad número uno para LATAM. Más allá de alinearse con las normas internacionales y estándares de excelencia del sector, el Grupo trabaja para identificar oportunidades de evolución continua y se esmera por alcanzar metas cada vez más exigentes, definidas mensualmente con base en los seis mejores resultados mensuales registrados en los 24 meses anteriores.



## Gestión del tema

La *Política de Seguridad, Calidad y Medio Ambiente* reúne los lineamientos sobre el tema y obedece a los parámetros establecidos por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).

El Sistema de Gestión de la Seguridad reúne herramientas y programas que permiten a LATAM actuar proactivamente, monitorear su desempeño, identificar situaciones de riesgo y reaccionar con rapidez para minimizarlas. Para un diagnóstico preciso y actualizado, el Grupo realiza una serie de auditorías periódicas, que se dividen en tres tipos:

- **Auditoría IOSA (IATA Operational Safety Audit):** todas las filiales cuentan con la certificación desde 2007 y pasan por una recertificación cada dos años;
- **Auditorías internas** frecuentes, que evalúan la madurez de los procesos implementados en las áreas de Aeropuertos y Mantenimiento;
- **Diagnósticos de operación** internos en áreas críticas, como Motores y Combustibles, que verifican si las actividades están siendo ejecutadas de acuerdo con los procesos establecidos.

Las acciones también son dirigidas por la matriz de factores de riesgo y grados de criticidad, actualizada periódicamente con datos de análisis internos y de eventos relacionados con la aviación a nivel mundial.

## Control de fatiga

*Un software específico compara los datos de la planificación de los equipos con variables que componen el ciclo circadiano, como son estado de vigilia y de sueño y realiza la composición ideal para las escalas.*



## Avances en 2019

### Apoyo psicológico

El bienestar psicológico de los empleados es objeto de atención permanente para los equipos de salud ocupacional de LATAM e incluye apoyo para temas relacionados con estrés, conflictos o dificultades de relaciones interpersonales de los equipos.

Esa gestión fue sujeto de mejoras en 2019, con la implementación del programa **SeguraMente**, que garantiza apoyo psicológico con discreción y de forma humanizada a pilotos y copilotos que enfrentan desafíos personales y familiares. La iniciativa incluye consultas con médicos especialistas y atención psicológica por el tiempo que resulte necesario. Adoptado inicialmente en LATAM Brasil, el programa comenzará a ampliarse hacia otras filiales en 2020.

### Abuso de sustancias

Todas las filiales realizan un control de alcohol y drogas con pruebas aleatorias aplicadas a toda el área de operaciones, con indicaciones específicas que deben ser implementadas en los casos de resultados positivos.

El programa **ProAjuda** es realizado por LATAM Brasil como foco de apoyo en casos de dependencia química. Atiende a pilotos, copilotos y demás tripulantes y equipos que trabajan en el mantenimiento, despacho operativo de vuelo y carga y descarga de equipaje.





# Responsabilidad compartida

LATAM invierte en la sensibilización y el compromiso de todos los empleados para hacer que la operación sea cada vez más segura. El proceso es dirigido directamente por la vicepresidencia de Seguridad; involucra a distintos equipos y está supervisado por la alta dirección. El CEO del Grupo recibe información mensual sobre indicadores clave relacionados con aspectos de vuelo, mantenimiento, carga, operaciones terrestres, e infraestructura aeroportuaria, entre otros. El desempeño también es objeto de análisis periódico por el Directorio.

Las acciones que conciernen a los equipos buscan reforzar la cultura de seguridad a través de capacitaciones e iniciativas de compromiso y comunicación. Un ejemplo es la plataforma en línea para el

reporte de incidentes y desviaciones de seguridad, que ya está incorporada en la rutina de los profesionales de diversas áreas. En 2019, se registraron 27,9 mil notificaciones en la plataforma, que está disponible en la Web y también en versión móvil, lo que facilita la adhesión de los profesionales que no tienen un lugar fijo de trabajo, como son las tripulaciones y los equipos de Mantenimiento.

Otra forma de involucrar a los empleados, haciendo que todos se sientan responsables de velar por la seguridad, es realizando procesos de escucha para entender su percepción respecto de los distintos frentes que integran el tema. En la encuesta realizada a finales de 2018, por primera vez, LATAM escuchó a todos los empleados; las encuestas anteriores se enfocaban en las áreas operativas.

La encuesta aplicó la metodología de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), creada con base en la norma IOSA y en los requisitos de Seguridad, Medio

Ambiente y Salud de la OACI. En total, fueron 60 preguntas sobre conocimiento de la seguridad; empoderamiento de los empleados; compromiso de la alta dirección; políticas, procesos y procedimientos de seguridad; y comunicación.

En la encuesta participaron 11,4 mil colaboradores. Del total de encuestados, 85% estuvieron de acuerdo con la afirmación “mi aerolínea siempre pone la seguridad en primer lugar” y 81%, con la frase “mi aerolínea es una de las más seguras del mundo”. Los resultados están en línea con el promedio del sector en ambos puntos: 84% y 83%, respectivamente.

La encuesta interna también permitió la identificación de oportunidades de mejora en aspectos relacionados con el compromiso de la alta dirección con la seguridad, así como con reportes y retroalimentación, que fueron el objetivo de estrategias específicas en 2019.

LATAM reforzó la participación de los líderes en todos los eventos de seguridad, como la Semana de Seguridad y Medio Ambiente, que se realiza en todas las operaciones, así como las reuniones ampliadas; para dar inicio a esas reuniones, siempre se presenta un mensaje del CEO sobre el compromiso de LATAM con el tema. Las comunicaciones fueron más claras y buscaron reforzar la cultura de seguridad entre los empleados. También se llevaron a cabo campañas de concientización sobre la seguridad laboral y la seguridad de la información y el uso de la plataforma en línea para el reporte

de incidentes y desviaciones de seguridad, además de que se divulgaron videos sobre el Plan de Respuesta a Emergencias del grupo y la seguridad en los aeropuertos. La aplicación que brinda información a los pilotos obtuvo una nueva función y ahora todas las comunicaciones relativas a la Seguridad Operacional están almacenadas en un solo lugar, facilitando el acceso de los pilotos a dichos materiales. A los cursos de actualización de los tripulantes de cabina se agregó un bloque dedicado a la seguridad.



**Práctica ya establecida en LATAM, el intercambio de conocimientos sobre seguridad con Delta Air Lines debe intensificarse, luego de la materialización de la alianza estratégica. Sectorialmente, LATAM participa en otros foros de diálogo, como son el grupo de la IATA dedicado al tema, donde coordina el trabajo para Latinoamérica y el Caribe.**

## TECNOLOGÍA DIGITAL: ALIADA DE LA SEGURIDAD

En LATAM, la tecnología digital y la seguridad de vuelo van de la mano. La primera es imprescindible para asegurar la operación segura de los cerca de 1.300 vuelos diarios del Grupo. A partir de 2016, fue implementado un sistema automatizado de monitoreo, capaz de captar aproximadamente 95% de la información de todos los vuelos, incluyendo la colecta de datos de todas las etapas de vuelo. La medición logra 1.280 parámetros por segundo.

En cuanto el avión aterriza, los datos son procesados automáticamente. Cuando el sistema comenzó a utilizarse en LATAM, no era posible tener acceso a 100% de los datos sino hasta siete días después. Actualmente, el plazo se ha reducido y ya es posible acceder a 80% de la información en hasta tres días, gracias a las mejoras de conectividad de los aviones, prin-

cipalmente a raíz de la expansión de las redes de Wifi. Este avance brinda mayor agilidad a la toma de decisiones. Analizados por un equipo de especialistas, los datos permiten identificar de manera preventiva problemas técnicos, que requieren de mantenimiento, así como desviaciones en procedimientos operativos estándar, entre otros puntos.

El panel de monitoreo de la seguridad del Grupo, además de dar seguimiento a la información por ruta, aeropuerto y otras segmentaciones, gestiona datos sobre el desempeño de los pilotos. Los reportes, enviados de manera confidencial a cada piloto, contienen, por ejemplo, un comparativo de su desempeño en relación con el promedio de la flota en diversos puntos que impactan la seguridad y también indican el número de incidentes identificados durante ese vuelo.

## AEROPUERTOS, CARGA E INSTALACIONES

LATAM participa activamente en instancias presididas por autoridades y organismos nacionales e internacionales del ámbito de la seguridad aeroportuaria con el fin de mantener los estándares necesarios que permitan una operación segura los pasajeros y empleados. El Grupo trabaja permanentemente en políticas y procedimientos que permitan una estricta adherencia a la legislación vigente aplicable en todos los países donde opera, tomando acciones preventivas, correctivas y de mejora continua para evitar la interferencia ilícita y garantizar que los pasajeros y la carga transportada lleguen seguros a su destino.

Dentro de su alcance, se consideran también instalaciones corporativas, en las cuales se realiza un control de acceso a colaboradores y visitantes para hangares, almacenes de carga y oficinas administrativas, junto con monitorear de manera remota los procesos críticos para la operación, con el fin de asegurar niveles aceptables de seguridad de forma eficiente, para el patrimonio de la compañía y pertenencias de nuestras personas.

## PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS

La responsabilidad del plan de respuesta a emergencias es del Comité de Emergencia, que cuenta con representantes de distintas áreas de LATAM y encabeza el plan de respuesta cuando hay alguna emergencia, incluyendo definir acciones en las filiales y movilizar recursos. El plan de respuesta se concentra en la asistencia a las personas afectadas

y sus familiares, la comunicación a los distintos públicos, el apoyo a las autoridades aeronáuticas en las investigaciones y las medidas para garantizar la continuidad de la operación.

En las ocasiones en que es activado, el plan moviliza a los empleados de comités locales en nueve filiales: Chile, Brasil, Argentina, Perú, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Paraguay y España. En caso de accidente aéreo o contingencia grave, esos empleados son activados en tan sólo 5 minutos por el sistema de alerta de LATAM.

La movilización en torno al plan ocurre, especialmente, en la Semana de la Seguridad, realizada en todas las filiales, que incluye charlas, capacitaciones y un simulacro de emergencia aérea. En 2019, durante la Semana en las filiales, fueron capacitados más de 1,5 mil empleados que son parte del plan de respuesta a emergencias.



### SNAPSHOT

Respuesta a emergencias	2017	2018	2019
Integrantes del equipo de emergencia	3.985	2.954	3.787
Personas capacitadas	1.293	991	1.563

# SOCIEDAD

## EN ESTE CAPÍTULO

- 100 Directo al grano: impulso a la región
- 101 Cuido mi Destino
- 104 Avión Solidario
- 105 Ampliar el impacto

## DIRECTO AL GRANO

### Impulso a la región



#### Contexto y posicionamiento

La generación de empleos y el impulso económico son efectos importantes de la aviación. Según el Grupo de Acción sobre Transporte Aéreo (ATAG, por sus siglas en inglés), el sector de la aviación es responsable de más de 10 millones de empleos directos en todo el mundo, mientras que 65 millones de puestos de trabajo dependen del sector y también de las actividades turísticas relacionadas con él<sup>1</sup>. Según la IATA, los turistas que viajaron en vuelos internacionales en 2018 gastaron US\$850 mil millones en las localidades de destino<sup>2</sup>.

Como el mayor grupo de aerolíneas de Latinoamérica, LATAM posibilita parte importante de esa suma: en 2019, transportó casi 4,5 millones de pasajeros en vuelos internacionales a Sudamérica, que movilizaron US\$ 1.334 millones.

#### Impulso económico generado por el turismo en 2019 – Pasajeros LATAM<sup>3</sup> (%) [203-1]



#### Total US\$1.334 millones

1 Datos disponibles en: [www.atag.org/facts-figures](http://www.atag.org/facts-figures)

2 Datos disponibles en el Informe Anual de la entidad: [www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2019.pdf](http://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2019.pdf)

3 Estimados con base en el volumen promedio de gastos por turista reportados en estadísticas y por los organismos de turismo de los países (Argentina – Ministerio de Turismo; Brasil – Embratur; Chile – Sernatur; Colombia – Procolombia; Ecuador – Mintur; Perú – Promperu).



#### Gestión del tema

LATAM cuenta con una estrategia de Ciudadanía Corporativa que a través de programas presentes en Sudamérica, tales como Cuido mi Destino, Avión Solidario y Un Día en LATAM utiliza su expertise y su capacidad del negocio para generar impactos positivos en la sociedad y el medio ambiente. El principal enfoque es cuidar los destinos de Sudamérica, desarrollando turismo sostenible, para que las generaciones actuales y futuras puedan conocer los grandes y atractivos rincones que ofrece la región.

El esfuerzo en conjunto con las comunidades locales, entidades público-privadas y organizaciones y otros grupos fortalece el trabajo de diversos proyectos de desarrollo social y conservación, asegurando la creación de un legado cada vez más efectivo para la región.



#### Avances en 2019

El aprendizaje continuo en la ejecución de los programas orientó la revisión de la estrategia de Ciudadanía Corporativa, permitiendo reforzar los lineamientos de las acciones con el compromiso de impacto positivo y con la misión de LATAM y otorgó un enfoque aún más estratégico a los proyectos desarrollados.

Las siguientes páginas describen los principales programas y acciones de ciudadanía corporativa.

#### Programa Cuido mi Destino

9 localidades y más de 10 mil personas impactadas.

#### Programa Avión Solidario

Acciones de salud y desastres naturales

4,1 mil pasajes donados y 87 toneladas de carga transportadas.

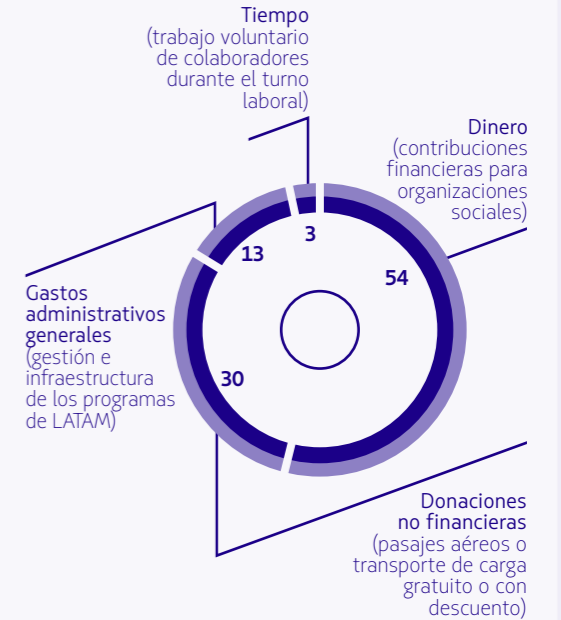
#### Programas Un día en LATAM/ Conociendo LATAM/Todos podemos volar

Acercar el mundo de la aviación a estudiantes

Más de 4 mil niños y jóvenes que visitaron el programa.

937 pasajes donados.

#### Filantropía y ciudadanía corporativa (%) [203-1]



#### Total US\$3.562.823



# Cuido mi Destino

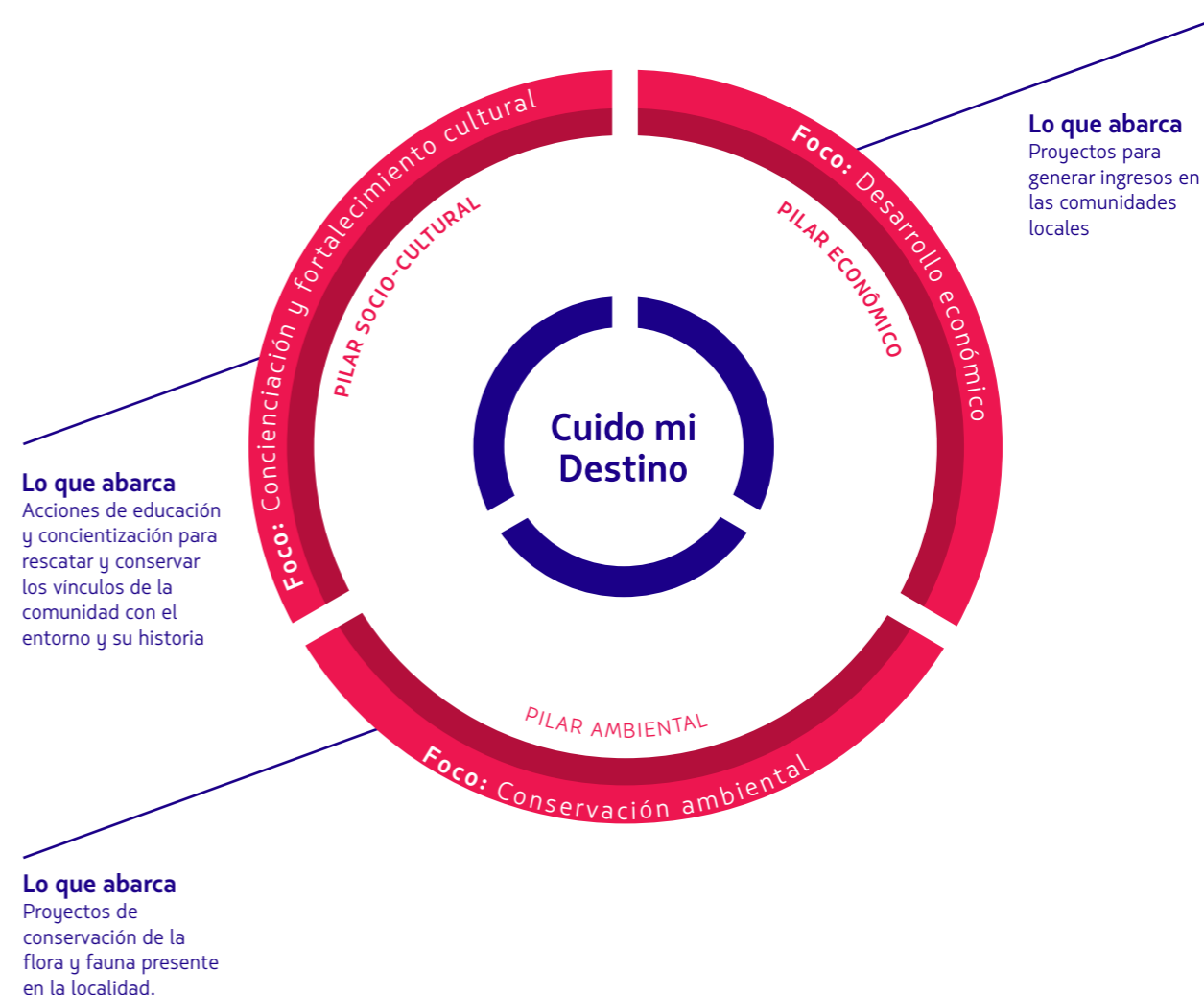
[203-2]

En 2019, el programa Cuido mi Destino celebró una década de existencia, con una inversión de más de US\$2,6 millones. El enfoque del programa es desarrollar turismo sostenible a través de programas de conservación y desarrollo social. Se trata del ejemplo más consistente de cómo el compromiso de LATAM con el desarrollo integral (financiero, ambiental y social) de las regiones en donde el Grupo opera se transforma en realidad. También demuestra la clara conexión entre las estrategias de ciudadanía corporativa y del negocio. A fin de cuentas, parte de la sostenibilidad del Grupo a largo plazo depende de los ingresos por el desplazamiento de pasajeros que viajan por turismo y, para que las actividades turísticas sigan existiendo, es esencial que exista una responsabilidad por la conservación y recuperación de los patrimonios naturales e histórico-culturales.

Actualmente, LATAM trabaja por conectar el programa Cuido mi Destino con la estrategia de lanzamiento de nuevas rutas, que permitiría al Grupo desarrollar proyectos en el ámbito del programa en algunas localidades que pudieran convertirse en una nueva ruta de LATAM, considerando las demandas sociales, ambientales y económicas de la región o ciudad.

Con una perspectiva cultural transversal, que considera la preservación y el fortalecimiento de la conexión entre las comunidades y su historia, vocación y medio ambiente circundante, el programa Cuido mi Destino abarca iniciativas de conservación ambiental y de recuperación del patrimonio histórico, así como proyectos de estímulo a la generación de ingresos y empleos (*ver representación*). Los focos estratégicos del programa se relacionan con diferentes metas y compromisos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), particularmente los que se refieren a:

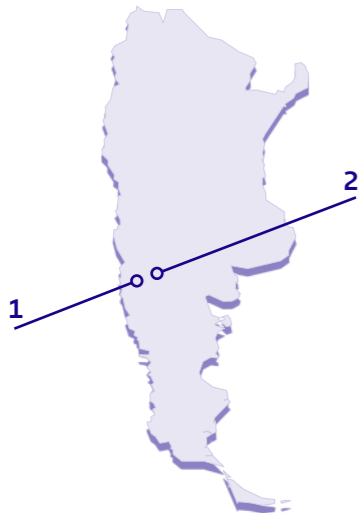
- **ODS 8:** trabajo decente y crecimiento económico;
- **ODS 11:** ciudades y comunidades sostenibles;
- **ODS 15:** vida de ecosistemas terrestres;
- **ODS 17:** alianzas para lograr los objetivos.



## DIFERENTES PAÍSES

En 2019, se desarrollaron simultáneamente acciones en cuatro países de la operación, con nueve proyectos en total. El trabajo se realizó en colaboración con organizaciones y fundaciones, que cuentan con el conocimiento sobre las localidades y comunidades, así como de sus demandas y carencias. La inversión del año sumó US\$259,5 mil.

### ARGENTINA



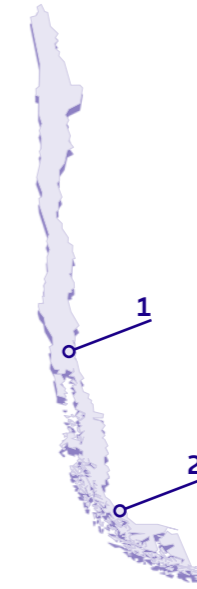
#### 1 Piedra del Águila

La pequeña localidad se encuentra en la provincia de Neuquén, camino a los centros turísticos de la cordillera argentina. En alianza con la asociación Conciencia, se formaron mentores locales para capacitar y acompañar a 25 emprendedores regionales, que han participado durante 2018 y 2019. También junto a estudiantes secundarios, vecinos y voluntarios de la compañía se llevó a cabo un trabajo de puesta en valor del punto turístico más emblemático del lugar, el Monumento al Águila, con la construcción de un mirador y la producción de contenido informativo sobre conservación de la fauna y flora local. En la actualidad se continúa el acompañamiento de los emprendedores, mediante el monitoreo personalizado de sus planes de negocio para potenciar el desarrollo social.

#### 2 Villa El Chocón

Conocida como la localidad de los dinosaurios por los restos fósiles que allí se hallaron, Villa el Chocón es uno de los centros turísticos más visitados de la provincia de Neuquén. El proyecto se realizó en alianza con la asociación Conciencia, que forma mentores locales, y con la suma de organizaciones especializadas en turismo sustentable como Fundación Buena Vida y Asociación de Hoteles más Verdes. A fines de 2019 se iniciaron las capacitaciones a emprendedores turísticos locales a fin de potenciar sus proyectos. El impulso de la economía local, siempre se gestiona junto al eje de conciencia ambiental mediante la divulgación de contenidos para incentivar la conservación y preservación de la fauna y flora autóctona.

### CHILE

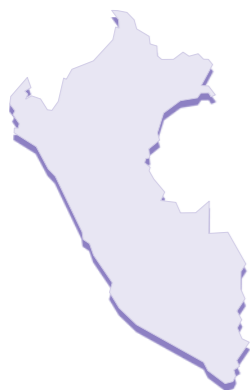


#### 1 Huilo Huilo

La Reserva Biológica Huilo Huilo es una área de protección privada enclavada en medio de los Andes Patagónicos del Sur de Chile, donde la compañía en conjunto con la Fundación Huilo Huilo cuentan con programas de conservación y desarrollo social. El programa abarca un plan 360°, a través de proyectos de educación y concientización ambiental para los dos colegios de Neltume, capacitaciones a las artesanas de Neltume y tour operadores, para otorgar herramientas de desarrollo social. Además, la compañía es parte del Proyecto Huemules, con el objetivo de que el símbolo patrio de Chile vuelva a habitar los bosques sureños.

#### 2 Torres del Paine

El Parque Nacional Torres del Paine, ubicado en la Patagonia chilena, es una de las áreas silvestres protegidas más importantes del país. En colaboración con la entidad Tu Mejor Huella, la compañía comenzó el proyecto de reconstrucción del primer sendero sostenible del país, que actualmente está erosionado por las condiciones climáticas y por los más de 250 mil turistas que cada año visitan la 8ª maravilla del mundo. La iniciativa se hace posible por la colaboración de pasajeros, trabajadores y el esfuerzo público-privado.

**PERÚ**

**Segundo vuelo**

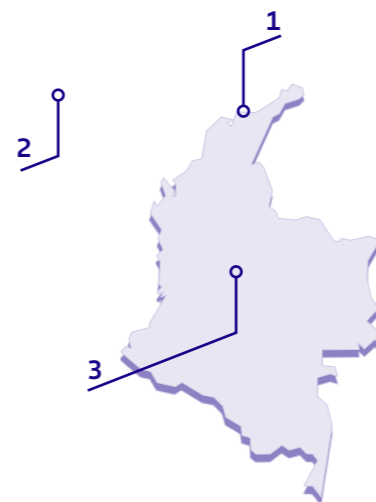
LATAM genera impacto socio-ambiental al hacerse cargo de los desechos textiles que se producen por el cambio de uniformes. El proceso se inició con la donación de las prendas en desuso por parte de nuestros colaboradores. Las Artesanas de SISAN, aliadas del LATAM en el proyecto, crearon nuevos productos con diseños originales de las iconografías de Pachacamac con las telas de los uniformes. Durante todo el proceso fueron acompañadas por otra aliada, la empresa social Kani, que estuvo a cargo de la capacitación de las artesanas y de los diseños de los productos. Por último, para lograr un mayor alcance, LATAM incorporó SISAN como proveedores LATAM e incluyó los productos en el catálogo LATAM Pass para que puedan ser canjeados por los clientes, consiguiendo un impacto 360°.

**Cocineros que vuelan**

Con Cocineros que Vuelan LATAM busca contribuir, a través de la gastronomía, al desarrollo del turismo sostenible y aportar a la mejora de la salud de las comunidades donde opera. El programa entrega becas integrales a jóvenes de escuelas estatales que tengan el sueño de convertirse en chefs para que puedan realizar sus estudios en la escuela de Cocina de la Fundación Pachacutec. Esta institución es una de las más reconocidas en el país, ya que trabaja con los cocineros más reconocidos de Acurio Restaurantes.

A través de esta beca LATAM ha vinculado la gastronomía con la erradicación de la anemia y desnutrición. Durante el tiempo que dure la beca, se implementarán clínicas móviles para los niños de 1<sup>er</sup> grado del colegio donde estudió el becario, en donde se realizarán despistajes, se entregarán los tratamientos correspondientes y se brindarán capacitaciones. Luego de 2,5 años y junto con recibir el grado de técnico de cocina, LATAM entregará el certificado de erradicación de anemia y desnutrición al grupo beneficiado.

El total aportado en la región es de más de  
**US\$2,6 millones**  
 en 10 años de programa.

**COLOMBIA**

**1 Santa Marta**

Construcción de una ludoteca en la zona de Pescaíto, el barrio más emblemático de Santa Marta. En colaboración con la Fundación Tras La Perla y Direct TV, el nuevo espacio fue construido con ayuda de 150 voluntarios de diez países y beneficia a más de 1.200 niños y jóvenes.

**2 Isla de San Andrés**

Formación en emprendimiento y turismo sostenible para jóvenes de 17 y 18 años. La primera fase capacitó a 25 jóvenes de la isla.

**3 Bogotá**

Formación en emprendimiento y turismo sostenible para jóvenes de 17 y 28 años. El proyecto se realiza en alianza con el Instituto Distrital para la protección de la Niñez y Juventud IDIPRON y ya capacitó a 25 jóvenes en la primera fase.

# Avión Solidario

[203-2]

En una nueva estrategia de acción, el Avión Solidario Salud enfoca no solo en el transporte de pacientes que necesitan recibir un tratamiento médico, sino también en las campañas de equipos multidisciplinarios, para atender a las comunidades de escasos recursos. Durante 2019, el programa donó más de 4 mil pasajes.

El Avión Solidario Catástrofe, que se activa ante un desastre natural, atiende solicitudes de entidades gubernamentales y no gubernamentales, para atender las necesidades que se presentan ante eventos que afectan a la comunidad, transportando a personas afectadas, equipos para ayudar y atender las necesidades y transporte de ayuda humanitaria.

En 2019, a través de la filial en los Estados Unidos, LATAM adaptó el vuelo de la ruta Miami (Estados Unidos)-Bogotá (Colombia) para transportar 35 toneladas de medicamentos, equipos médicos, alimentos y otros artículos a las Islas Bahamas, que fueron golpeadas en septiembre por el huracán Dorian. Para entregar las mercancías, el vuelo hizo escala en Nassau, capital del país caribeño. En noviembre, a través de LATAM Argentina, a solicitud de la Cruz Roja, LATAM también aseguró el transporte a Bolivia de 260 kilos de un producto que vuelve potable el agua y se donaron pasajes.

El Avión Solidario es un programa de Ciudadanía Corporativa de LATAM Airlines Group, que existe desde 2012, el cual dispone de la estructura, conectividad y capacidad de transporte de su negocio de pasajeros y de carga en beneficio de Latinoamérica (LATAM AIRLINES y LATAM CARGO). La iniciativa es transversal a la compañía y amplía el alcance e impacto de la ayuda con la sinergia de ambos negocios.

El Avión Solidario cuenta con dos ámbitos de acción; necesidades de salud y catástrofe, y si bien aplica tanto para el negocio de transporte de pasajeros y de carga, su activación y normativa puede diferenciarse de acuerdo al tipo de negocio.

+ de 4 mil  
pasajes donados en el Avión  
Solidario Salud en 2019.

## IMPULSAR EL TRANSPORTE DE ÓRGANOS Y TEJIDOS

Desde 2013, LATAM Brasil colabora con el Ministerio de Salud y pone su capacidad logística al servicio del transporte de órganos y tejidos y actualmente es uno de los ámbitos de acción del programa Avión Solidario.

Reflejándose en la experiencia brasileña, el Avión Solidario de LATAM busca consolidarse como el grupo de aerolíneas líder en transporte de órganos y tejidos en Sudamérica a partir de 2020. Durante 2019, revisó los lineamientos internos y ha estado en diálogos con las autoridades sanitarias de los países de habla hispana en donde opera para posibilitar acuerdos y colaboraciones. LATAM espera también sensibilizar a toda la sociedad para que las donaciones de órganos y tejidos aumenten en Sudamérica y así se salven más vidas.

## PROGRAMA RESCATE ANIMAL

Con el objetivo de resguardar el bienestar de la fauna latinoamericana, LATAM Cargo cuenta con el programa Rescate Animal, que dispone su experiencia y capacidad para transportar hacia santuarios a animales en riesgo vital, en peligro de extinción o que necesiten rehabilitación. En 2019, se transportaron 93 animales. LATAM también contribuyó con el transporte de carga durante el episodio de derrame de petróleo que alcanzó el litoral brasileño.



# Ampliar el impacto

Además del programa Avión Solidario, LATAM también emplea su capacidad logística y su amplia red de conexiones en otras acciones, que generan un impacto positivo para la sociedad.

## TRANSPORTE DE RECICLABLES

LATAM realiza gratuitamente el transporte de materiales reciclables de entornos insulares, como una forma de colaborar con el desafío de la logística inversa y de la gestión adecuada de residuos. El Grupo también fomenta el debate para la identificación de soluciones sostenibles a largo plazo, que implican a las autoridades y al sector industrial.

La iniciativa más antigua se da en Isla de Pascua, en el Océano Pacífico, a seis horas de vuelo de la capital chilena. Los materiales son comercializados y el ingreso generado es invertido en proyectos de conservación ambiental en la localidad.

En 2017, el Grupo firmó un acuerdo con el gobierno de la Isla de San Andrés, en Colombia, para posibilitar el transporte de materiales reciclables —especialmente neumáticos usados— hasta la capital, Bogotá.

## TRANSPORTE DE DONACIONES

En Argentina, Brasil y Perú, LATAM transportó a lo largo del año notebooks usados, ropa, alimentos y agua, destinados a donación. En Brasil y Perú, se realizó, además, la donación de artículos que estaban en cargas y equipajes abandonados.

## TRABAJO VOLUNTARIO

La compañía durante todo el año realiza diversos voluntariados en Sudamérica, como parte de su estrategia de Ciudadanía Corporativa, donde los empleados donan parte de su tiempo para participar en campañas, para ser parte de proyectos de fundaciones y organizaciones que necesitan apoyo para lograr sus objetivos. Han sido más de 6 mil horas de voluntariado en 2019.

Una actividad desarrollada por los voluntarios fue la reforestación de mil árboles nativos que se realizó en el Cerro Renca, como parte del proyecto de reforestación del futuro pulmón verde de Santiago (Chile). Anualmente, los voluntarios de LATAM Chile se movilizan en el programa “Un día en LATAM”, donde el Grupo abre sus puertas para recibir a estudiantes de diversas regiones del país. En 2019, recibió la visita de más de 4 mil niños y jóvenes, a quienes se ofrece un recorrido por las instalaciones de la Base de Mantenimiento y recibir charlas educativas, sobre el mundo de la aviación. Los voluntarios participan en mesas de diálogo con los visitantes.

# 204 toneladas

de materiales reciclables fueron transportados de regiones insulares por LATAM en 2019.

En Brasil, diversas iniciativas realizadas por entidades y fundaciones contaron con el apoyo del equipo de profesionales de LATAM, que colaboraron con la preparación de canastas de alimentos, participaron en la distribución de sopa a personas en situación de calle y fungieron como profesores enseñando sobre ciudadanía en escuelas públicas, entre otras acciones. En la filial brasileña, uno de los proyectos más tradicionales es realizado en colaboración con la ONG Make-a-Wish, que lleva a niños con enfermedades graves a su destino favorito en cualquier parte del mundo.

## POLÍTICA DE DONACIONES

Aprobada por el Directorio en 2017, la Política de Donaciones de LATAM establece las reglas generales (criterios, etapas de validación e instancias validadoras) que deben guiar las contribuciones en efectivo y en servicios, realizadas en todas las operaciones. En 2019, el documento se sometió a una nueva actualización para asegurar que incluso las donaciones específicas estén alineadas al objetivo de LATAM de contribuir al desarrollo a largo plazo de las regiones.

Están permitidas las transferencias de dinero a fundaciones, ONGs y otras entidades de la sociedad civil, así como donaciones de pasajes y millas, además del transporte gratuito de carga. En el caso de las donaciones que incluyen con-

tribuciones en dinero, el Directorio debe aprobar las que sobrepasan los US\$25 mil. Para valores entre US\$5 mil y US\$25 mil, el Comité Ejecutivo debe autorizar la donación y, para valores inferiores a US\$5 mil, la aprobación queda a cargo de la vicepresidencia de Asuntos Corporativos.

Las donaciones deben cumplir con todas las normas legales y de *compliance*. Las áreas de Asuntos Corporativos y Asuntos Legales de cada filial dan seguimiento al trámite de todas las donaciones y cualquier irregularidad es reportada al Departamento de Compliance. Todos los contratos firmados con LATAM contemplan una cláusula anticorrupción.



## SNAPSHOT

Sociedad	2017	2018	2019
<b>Programa Cuido mi Destino</b>			
Inversión total (US\$)	227.294	283.036	259.538
Proyectos	8	8	9
Personas impactadas	7.405	8.456	10.265
Pasajes donados	ND	289	217
<b>Programa Avión Solidario Salud y Catástrofe</b>			
Pasajes donados	7.439	4.606	4.149
Órganos/tejidos transportados	757	598	807
Carga transportada como ayuda humanitaria (t)	438	16	87
<b>Programas Un Día en LATAM/Conociendo LATAM/Todos podemos volar</b>			
Inversión total (US\$)	ND	165.690	170.462
Niños y jóvenes que visitaron el programa	ND	4.235	4.007
Pasajes donados	ND	844	937
<b>Voluntariados</b>			
Inversión total (US\$)	ND	11.350	20.500
Voluntariados durante la jornada laboral (h)	6.125	4.817	6.312
<b>Programa Rescate Animal</b>			
Animales transportados	129	25	93
<b>LATAM Cargo</b>			
Reciclables transportados (t)	184	170	204
Otras cargas transportadas (t) <sup>1</sup>	ND	ND	14
<b>Otros pasajes donados</b>	<b>ND</b>	<b>ND</b>	<b>1.248<sup>2</sup></b>

<sup>1</sup> Otras cargas de carácter social transportadas por Avión Solidario no relacionadas a desastres naturales.

<sup>2</sup> Incluye donaciones de pasajes a refugiados venezolanos y el apoyo a la 25ª conferencia de las partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP25), que se realizó en Madrid, España, bajo la presidencia de Chile.

ND: información no disponible.

# METODOLOGÍA



## EN ESTE CAPÍTULO

- 108 Construcción del informe
- 110 Índice de contenidos GRI
- 116 Pacto global
- 117 Verificación externa
- 118 Glosario

# Construcción del informe

[102-46, 102-50 y 102-56]

En la Memoria Integrada 2019, LATAM presenta los principales resultados y desafíos del año, así como sus perspectivas para el negocio a corto, mediano y largo plazo, teniendo en cuenta la conexión entre la información financiera y la no financiera. A través de la publicación, LATAM busca mostrar cómo su estrategia, estructura de gestión y gobernanza y el desempeño de sus actividades generan valor para el negocio y los grupos de interés en el transcurso del tiempo.

Este fue el segundo año consecutivo en que el informe siguió los principios de reporte integrado del Consejo *Internacional de Reporting Integrado* (IIRC, por sus siglas en inglés), así como los lineamientos de la norma de la Iniciativa de Reporte Global (GRI por sus siglas en inglés). La publicación también está alineada con las normas legales y contables aplicables a los informes anuales de resultados financieros. La información cubre todas las empresas de LATAM Airlines Group y se refiere al periodo del 1° de enero al 31 de diciembre de 2019.

Deloitte (*ver página 117*) fue la responsable de realizar la auditoría de los contenidos e indicadores con base en los Estándares GRI que consideran los datos sobre el perfil de la organización y los indicadores materiales de las dimensiones económica, social y ambiental. PwC (*ver página 125*) realizó una auditoría de los Estados Financieros Consolidados de LATAM Airlines Group y sus filiales, que comprenden los estados consolidados de la situación financiera al 31 de diciembre de 2019 y 2018, disponibles a partir de la *página 164*.

## PRINCIPIOS DE REPORTING INTEGRADO (IIRC)

- ▶ Enfoque estratégico y orientación futura
- ▶ Conectividad de la información
- ▶ Relación con los grupos de interés
- ▶ Materialidad
- ▶ Concisión
- ▶ Fiabilidad y exhaustividad
- ▶ Compatibilidad y consistencia

## 10 temas considerados más relevantes integran la actual matriz de materialidad de LATAM.

## DIRECTRICES DE LOS ESTÁNDARES GRI

- ▶ Contexto
- ▶ Equilibrio
- ▶ Exhaustividad
- ▶ Materialidad
- ▶ Inclusión de grupos de interés

## TEMAS MATERIALES [102-40, 102-42 y 102-43]

La Memoria Integrada 2019 incluye los contenidos relacionados con los temas más relevantes para el negocio, definidos en el más reciente proceso de materialidad, concluido a inicios de 2018. Durante el proceso, se analizaron los principales impactos económicos, ambientales y sociales del negocio y fueron consultados los distintos grupos de interés de LATAM. Tan sólo la consulta a colaboradores, clientes y proveedores sumó cerca de 2.400 respuestas.

A la recopilación de datos siguió la priorización de los temas más relevantes (materiales), que consideró el cruce entre el nivel de relevancia (visión de los grupos de interés) y el nivel de impacto (visión de la dirección de LATAM y temas materiales identificados por el SASB). Al final, la matriz de materialidad fue validada por el CEO.

La matriz está conformada por diez temas materiales. La publicación muestra cómo el Grupo gestiona cada tema y el desempeño logrado en 2019, que es medido a través de indicadores GRI, SASB y de otros sistemas de monitoreo que LATAM ha adoptado.

En un abordaje transversal de los temas materiales, su gestión también incluye el monitoreo de aspectos como gestión con ecoeficiencia, reducción de ruido y otras emisiones y cadena de valor.



**Encuesta en línea**  
**1.285 empleados**  
**1.044 clientes**  
**68 proveedores**

[102-40]

Grupo de interés <sup>1</sup>	Metodología de consulta
Empleados	Encuesta en línea
Clientes	Encuesta en línea
Proveedores	Encuesta en línea
Inversionistas y accionistas	Investigación sobre los temas de sostenibilidad incorporados en las políticas de inversión de los siete principales inversionistas y accionistas del Grupo <sup>2</sup>
Sociedad (organizaciones de la sociedad civil y la prensa)	Investigación de los temas de sostenibilidad en las publicaciones de 14 organizaciones <sup>3</sup> con las que LATAM mantiene relación y temas de sostenibilidad referentes a LATAM publicados en la prensa en el transcurso de 2017
Autoridades	Investigación de temas de sostenibilidad tratados en las publicaciones de diez autoridades reguladoras <sup>4</sup>
Industria de la aviación	Investigación sobre temas de sostenibilidad tratados en las publicaciones de seis competidores <sup>5</sup> , diez asociaciones de la industria <sup>6</sup> y tres especialistas <sup>7</sup>

**1** La selección de los grupos de interés consultados se llevó a cabo de conformidad con la Política de Sostenibilidad de LATAM. Son tomados en cuenta los grupos con los que interactúa LATAM directa o indirectamente y que se ven impactados positiva o negativamente por sus actividades.

**2** Banco de Chile (Citi en EEUU); JP Morgan; Deutsche Bank; Santander; Larraín Vial; Raymond James; y BTG Pactual.

**3** América Solidaria; TECHO; Chilenter; Fundación la Nación; Fundación Sí; Cimientos; SAFUG (Sustainable Aviation Fuel Users Group); Junior Achievement; Amigos do Bem; Make a wish; Instituto Rodrigo Mendes; Operación Sonrisa Colombia; Operación Sonrisa Perú; y Fundación Pachacutec.

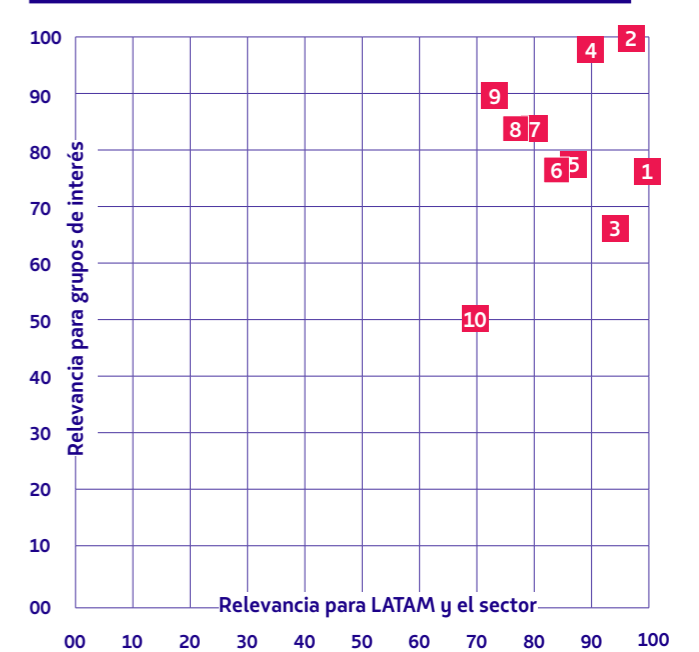
**4** JAC Chile (Junta de Aeronáutica Civil); Nuevo Pudahuel – Chile; Municipalidad Isla de Pascua – Chile; Anac Argentina (Administración Nacional de Aviación Civil); Anac Brasil (Agência Nacional de Aviação Civil); SAC Brasil (Secretaria Nacional de Aviação Civil); Infraero Brasil; Aerocivil Colombia (Aeronautica Civil – Unidad Administrativa Especial); CnacEcuador (Consejo Nacional de Aviación Civil); y DGAC Perú (La Dirección General de Aeronáutica Civil).

**5** China Airlines; Gol; Lufthansa; ANA (All Nippon Airways); Delta Airlines; y Airfrance/KLM.

**6** IATA (International Air Transport Association); ALTA (Latin American and Caribbean Air Transport Association); Amcham Chile (American Chamber of Commerce); Idea (Instituto para el Desarrollo Empresarial de la Argentina); Jurca (Cámara de las Compañías Aéreas de Argentina); Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas); Abraba (Aliança Brasileira Para Biocombustíveis de Aviação); Atac (Asociación del Transporte Aéreo en Colombia); Arlae (Asociación de Representantes de Líneas Aéreas en el Ecuador); y Aetai Perú (Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional).

**7** SASB (Sustainability Accounting Standards Board) – Airlines Materiality Map; GRI (Global Reporting Initiative) – *Sustainability Topics for Sectors: What do stakeholders want to know?* – Transporte Aéreo – Aerolíneas; y DJSI Company Benchmark Report.

Matriz de materialidad LATAM [102-47]



- 1** Salud y seguridad en el aire y en tierra
- 2** Ética y anticorrupción
- 3** Puntualidad
- 4** Sostenibilidad económica y financiera
- 5** Desarrollo de empleados
- 6** Mitigación del cambio climático
- 7** Enfoque en el cliente
- 8** Desarrollo de la red de destinos para ofrecer mayor conectividad
- 9** Relación con las autoridades
- 10** Turismo sostenible

# Índice de contenidos GRI [102-55]



TEMA	ESTÁNDAR	OMISIONES	PÁGINA/RESPUESTA
	<b>101 FUNDAMENTOS 2016</b>		
	<b>102 CONTENIDOS GENERALES 2016</b>		
Perfil	<b>102-1</b> Nombre de la organización		11
	<b>102-2</b> Actividades, marcas, productos y servicios		Los principales servicios ofrecidos son el transporte de pasajeros y carga y el programa de pasajero frecuente; no existen casos de servicios prohibidos en ninguno de los mercados operados. Se incluye una descripción completa en las páginas 11, 12, 13, 20, 21, 22, 23, 24 y 25.
	<b>102-3</b> Ubicación de la sede		Chile
	<b>102-4</b> Ubicación de las operaciones		23, 24, 120
	<b>102-5</b> Propiedad y forma jurídica		28
	<b>102-6</b> Mercados servidos		11, 23, 24
	<b>102-7</b> Tamaño de la organización		11, 59
	<b>102-8</b> Información sobre empleados y otros trabajadores		92, 93
	<b>102-9</b> Cadena de suministro		65
	<b>102-10</b> Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro		35, 67
	<b>102-11</b> Principio o enfoque de precaución		LATAM no adopta formalmente el principio de precaución, pero sí incorpora en su planeación posibles impactos operacionales y riesgos a consumidores y a la sociedad. Todos los servicios del Grupo — rutas, itinerarios, actividades de mantenimiento y programas de lealtad — cumplen con la legislación vigente.
	<b>102-12</b> Iniciativas externas		76
	<b>102-13</b> Afiliación a asociaciones		76, 137

TEMA	ESTÁNDAR	OMISIONES	PÁGINA/RESPUESTA
Estrategia	102-14	Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones	8
	102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	29
Ética e integridad	102-17	Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	28
	102-18	Estructura de gobernanza	30
Gobernanza	102-40	Lista de grupos de interés	30, 45, 108, 109
	102-41	Acuerdos de negociación colectiva	A la fecha de publicación de esta Memoria, esta información aún no estaba disponible.
	102-42	Identificación y selección de grupos de interés	108
Participación de los grupos de interés	102-43	Enfoque para la participación de los grupos de interés	Además del enfoque descrito en Reporte y materialidad, la gestión de las relaciones de rutina de LATAM con sus grupos de interés se presenta en los capítulos de Proveedores, Clientes, Empleados y Sociedad.
	102-44	Temas y preocupaciones clave mencionados	162
	102-45	Entidades incluidas en los estados financieros consolidados	El reporte abarcó todas las filiales.
	102-46	Definición de los contenidos del reporte	108
	102-47	Lista de los temas materiales	46, 47, 48, 109
Prácticas para la elaboración de informes	102-48	Reexpresión de la información	La información financiera de los años 2017 y 2018 que se presenta en las páginas 5 y 59 fue reexpresada según las Normas Internacionales de Contabilidad (International Financial Reporting Standards – IFRS) 2016.
	102-49	Cambios en la elaboración de informes	No hubo.
	102-50	Periodo objeto del informe	108
	102-51	Fecha del último informe	Abril de 2019.
	102-52	Ciclo de elaboración de informes	Anual.
	102-53	Punto de contacto para preguntas sobre el informe	4, <a href="mailto:investorrelations@LATAM.com">investorrelations@LATAM.com</a> y <a href="mailto:sostenibilidad@LATAM.com">sostenibilidad@LATAM.com</a> .
	102-54	Declaración de conformidad con los estándares GRI	Este informe se ha elaborado de conformidad con los estándares GRI, opción Esencial.
	102-55	Índice de contenidos GRI	110
	102-56	Verificación externa	108, 117

TEMA	ESTÁNDAR	OMISIONES	PÁGINA/RESPUESTA	ODS
	<b>103 ENFOQUE DE GESTIÓN 2016 (para todos los eventos)</b>			
	<b>ESTÁNDARES TEMÁTICOS 2016 (para todos los eventos)</b>			
<b>Desempeño económico</b>	<b>103-1</b> Explicación del tema material y su cobertura		56, 61, 79, 162	
	<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes		57	
	<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión		57, 76	
	<b>201-1</b> Valor económico directo generado y distribuido		59	
	<b>201-2</b> Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático		79	
<b>Impactos económicos indirectos</b>	<b>103-1</b> Explicación del tema material y su cobertura		100, 162	
	<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes		100	
	<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión		100	
	<b>203-1</b> Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados		100	
	<b>203-2</b> Impactos económicos indirectos significativos		101	
<b>Anticorrupción</b>	<b>103-1</b> Explicación del tema material y su cobertura		29, 30, 162	
	<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes		29, 30	
	<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión		29, 30	
	<b>205-2</b> Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción		30	
	<b>205-3</b> Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas		No hubo casos relevantes en esa materia. Cabe notar que LATAM utiliza la definición de corrupción de la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero (FCPA, por sus siglas en inglés), según la cual se configura un hecho de corrupción cuando se realiza una oferta, una promesa o una autorización de un pago, o un pago, a un funcionario público, con intención inducir al destinatario a abusar de su cargo oficial, sin que se requiera que el acto corrupto tenga éxito en su propósito.	
<b>Competencia desleal</b>	<b>103-1</b> Explicación del tema material y su cobertura		138, 162	
	<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes		138, 139, 140, 141	
	<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión		138	16
	<b>206-1</b> Competencia desleal y prácticas contra la libre competencia		No hubo multas significativas, es decir, con valores mayores que US\$50 millones o que puedan paralizar la operación.	

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible.

La correlación entre los contenidos GRI y los ODS se basa en la publicación *Business Reporting on the SDGs*, de GRI y del Pacto Global y en un análisis realizado internamente por LATAM.



TEMA	ESTÁNDAR	OMISIONES	PÁGINA/RESPUESTA	ODS
Energía	103-1		Explicación del tema material y su cobertura	78, 162
	103-2		Enfoque de gestión y sus componentes	76
	103-3		Evaluación del enfoque de gestión	77
	302-1		Consumo energético dentro de la organización	85
	302-3		Intensidad energética	86
	302-4		Reducción del consumo energético	80
	Água	103-1		Explicación del tema material y su cobertura
103-2			Enfoque de gestión y sus componentes	84, 85, 86
103-3			Evaluación del enfoque de gestión	84, 85, 86
303-1			Extracción de agua por fuente	86
Emisiones	103-1		Explicación del tema material y su cobertura	77, 162
	103-2		Enfoque de gestión y sus componentes	76, 77, 78, 79, 90, 81, 82, 83, 84
	103-3		Evaluación del enfoque de gestión	76, 77, 78, 79, 90, 81, 82, 83, 84
	305-1		Emisiones directas de GEI (alcance 1)	160
	305-2		Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	160
	305-3		Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	160
	305-4		Intensidad de las emisiones de GEI	160
	305-5		Reducción de las emisiones de GEI	77
	305-6		Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO)	80
305-7		Óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire	80	

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible.

La correlación entre los contenidos GRI y los ODS se basa en la publicación *Business Reporting on the SDGs*, de GRI y del Pacto Global y en un análisis realizado internamente por LATAM.

TEMA	ESTÁNDAR	OMISIONES	PÁGINA/RESPUESTA	ODS
Efluentes y residuos	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	84	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	84, 85	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	84, 85	
	306-2	Residuos por tipo y método de eliminación	85	
Cumplimiento ambiental	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	154, 162	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	76	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	76	
	307-1	Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	LATAM no ha tenido sanciones no monetarias ni multas significativas, es decir, con valores mayores que US\$10.000.	
Evaluación ambiental de proveedores	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	68	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	66, 67, 68	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	66, 67, 68	
	308-2	Impactos ambientales en la cadena de suministro	66	
Empleo	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	88, 162	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	88, 89, 90	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	90	
	401-1	Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	90, 91	
Salud y seguridad en el trabajo	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	94, 162	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	94	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	94	
	403-2	Lesiones, enfermedades profesionales, días perdidos y muertes relacionadas al trabajo	94, 161	

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible.

La correlación entre los contenidos GRI y los ODS se basa en la publicación *Business Reporting on the SDGs*, de GRI y del Pacto Global y en un análisis realizado internamente por LATAM.

TEMA	ESTÁNDAR	OMISIONES	PÁGINA/RESPUESTA	ODS
Formación y enseñanza	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	88, 162	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	88, 89	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	88, 89	
	404-1	Media de horas de formación al año por empleado	89	
Evaluación social de proveedores	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	68	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	66, 67, 68	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	66, 67, 68	
	414-2	Impactos sociales en la cadena de suministro	66	
Políticas públicas	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	45, 162	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	45	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	45	
	415-1	Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	30	
Marketing y etiquetado	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	28, 162	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	28, 29	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	28, 29	
	417-3	Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de <i>marketing</i>	No hubo multas significativas, es decir, con valores mayores que US\$50 millones o que puedan paralizar la operación o afectar el imagen del Grupo.	
Cumplimiento socioeconómicos	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	28, 162	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	28, 29	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	28, 29	
	419-1	Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	No hubo multas significativas, es decir, con valores mayores que US\$50 millones o que puedan paralizar la operación o afectar el imagen del Grupo.	

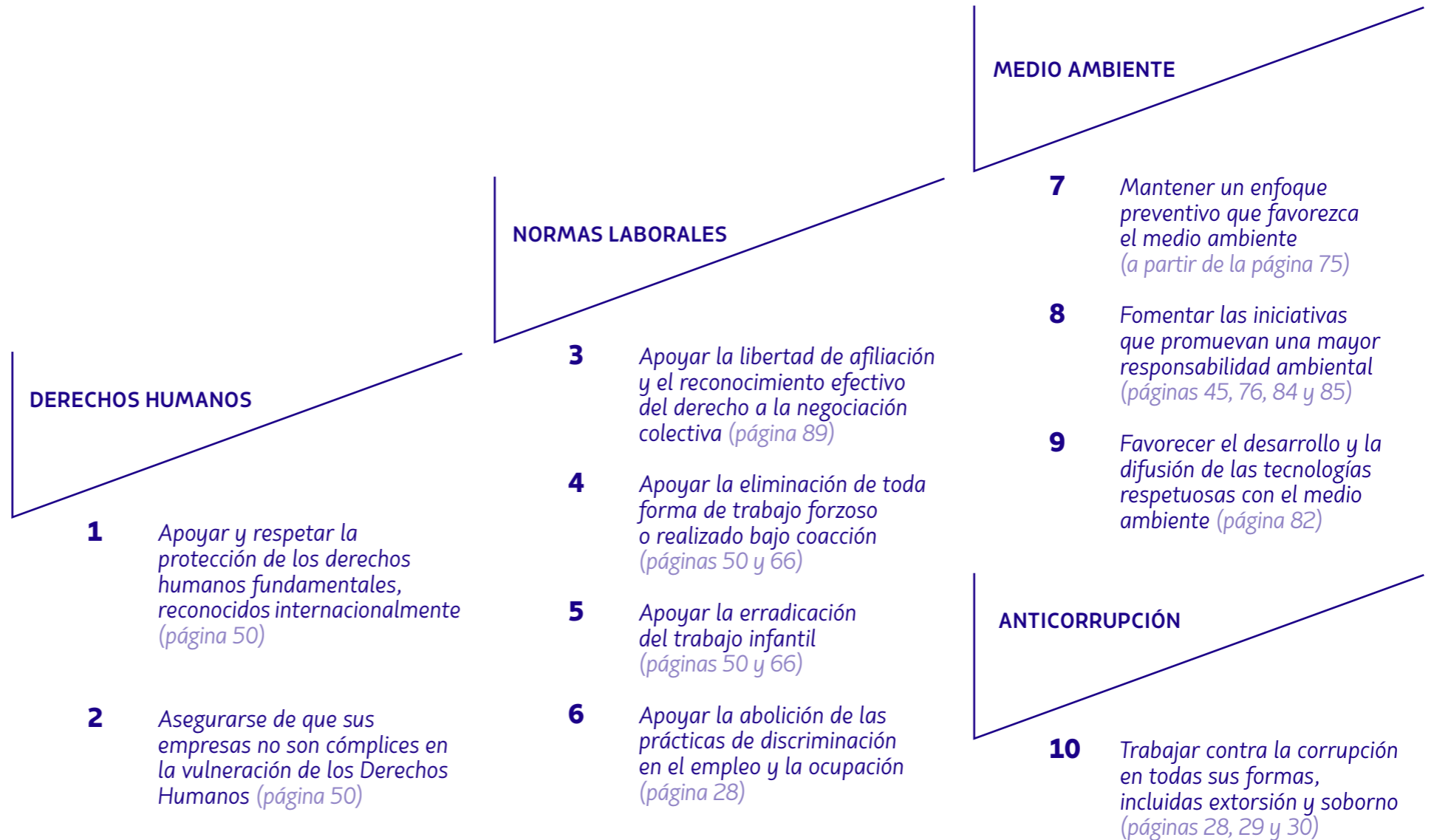
ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible.

La correlación entre los contenidos GRI y los ODS se basa en la publicación *Business Reporting on the SDGs*, de GRI y del Pacto Global y en un análisis realizado internamente por LATAM.

# Pacto Global

LATAM es signataria del Pacto Global, iniciativa de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) que busca movilizar a la comunidad empresarial internacional a adoptar, en sus prácticas de negocios, un conjunto de valores fundamentales e internacionalmente aceptados en las áreas de derechos humanos, relaciones laborales, medio ambiente y combate a la corrupción.

La tabla siguiente indica la ubicación, dentro de esta publicación, de las principales acciones desarrolladas.



## INFORME DE REVISIÓN INDEPENDIENTE DE LA MEMORIA INTEGRADA 2019 DE LATAM

Señor  
Enrique Guzmán  
Gerente Senior de Sostenibilidad  
Presente

### De nuestra consideración:

Hemos realizado la revisión de los siguientes aspectos de la Memoria Integrada 2019 de LATAM:

### Alcance

Revisión de seguridad limitada de la adaptación de los contenidos e indicadores de sostenibilidad de la Memoria Integrada 2019, con lo establecido en los Estándares del Global Reporting Initiative (GRI) en cuanto al perfil de la organización e indicadores materiales surgidos del proceso de materialidad realizado por la compañía en torno a los criterios establecidos por dicho estándar, relacionados a las dimensiones Económica, Social y Ambiental.

### Estándares y procesos de verificación

Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con la Internacional Standard on Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information (ISAE 3000), emitida por el International Auditing and Assurance Standard Board (IAASB) de la International Federation of Accounts (IFAC).

Nuestro trabajo de revisión ha consistido en la formulación de preguntas a diversas unidades y gerencias de LATAM que se han visto involucradas en el proceso de realización de esta Memoria, así como en la aplicación de procedimientos analíticos y pruebas de revisión que se describen a continuación.

- Reunión con el equipo de Sostenibilidad
- Solicitud de requerimientos y revisión de evidencias con las áreas participantes de la elaboración de la Memoria Integrada.
- Análisis de la adaptación de los contenidos de la Memoria Integrada 2019 a los recomendados por el Estándar GRI en su opción de conformidad Esencial, y comprobación que los indicadores verificados incluidos en esta Memoria se corresponden con los protocolos establecidos por dichos estándares y se justifican los indicadores no aplicables o no materiales.
- Comprobación mediante pruebas de revisión de la información cuantitativa y cualitativa, correspondiente a los indicadores del Estándar GRI incluida en la Memoria Integrada 2019, y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de LATAM.

### Conclusiones

• El proceso de verificación se realizó en base a los indicadores declarados a partir del proceso de materialidad realizado por la empresa. Una vez identificados, priorizados y validados, los indicadores fueron incluidos en la Memoria. Los indicadores reportados y verificados, se señalan en la siguiente tabla:

102-1	102-2	102-3	102-4	102-5	102-6	102-7
102-8	102-9	102-10	102-11	102-12	102-13	102-14
102-16	102-17	102-18	102-40	102-42	102-43	102-44
102-45	102-46	102-47	102-48	102-49	102-50	102-51
102-52	102-53	102-54	102-55	102-56	103-1	201-1
201-2	203-1	203-2	205-2	205-3	206-1	302-1
302-3	302-4	303-1	305-1	305-2	305-3	305-4
305-5	305-6	305-7	306-2	307-1	401-1	403-2
404-1	415-1	417-3	419-1			

• Respecto de los indicadores verificados, podemos afirmar que no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que la Memoria Integrada 2019 de LATAM no ha sido elaborada de acuerdo con el Estándar GRI en los aspectos señalados en el alcance.

### Informe de Mejoras

Adicionalmente, se presenta a la empresa un informe de oportunidades de mejora orientadas a reforzar aspectos de gestión y la capacidad de reporte de su desempeño en materia de sostenibilidad.

### Responsabilidades de la Dirección de LATAM y de Deloitte

- La preparación de la Memoria Integrada 2019, así como el contenido de la misma es responsabilidad de LATAM, que además es responsable de definir, adaptar y mantener los sistemas de gestión y control interno de los que se obtiene la información.
- Nuestra responsabilidad es emitir un informe independiente, basado en los procedimientos aplicados en nuestra revisión.
- Este informe ha sido preparado exclusivamente en interés de LATAM, de acuerdo a los términos establecidos en la Carta de Compromiso.
- Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las normas de independencia requeridas por el Código de Ética de la IFAC.
- Las conclusiones de verificación realizadas por Deloitte son válidas para la última versión de la Memoria en nuestro poder, recibida con fecha 06/04/2020.
- El alcance de una revisión de seguridad limitada es sustancialmente inferior al de una auditoría o revisión de seguridad razonable, por lo que no proporcionamos opinión de auditoría sobre la Memoria Integrada 2019 de LATAM.

Fernando Gaziano  
Socio  
Abril 06, 2020

# Glosario

**ABEAR:** Asociación Brasileña de Empresas Aéreas

**ADR:** *American Depositary Receipt*

**AENOR:** Asociación Española de Normalización y Certificación

**AFP:** Administradoras de Fondos de Pensiones

**ALTA:** Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo

**ANAC:** Agencia Nacional de Aviación Civil – Brasil

**API:** Action Plan Index (índice de planes de acción)

**APU:** *Auxiliary Power Unit* (motores y unidades auxiliares de energía)

**ASK:** *available seat-kilometers* (asiento-kilómetro ofrecido) – equivalente al número de asientos disponibles multiplicado por la distancia volada

**ATAC:** Asociación de Transporte Aéreo de Colombia

**ATAG:** Grupo de Acción del Transporte Aéreo

**ATK:** *available ton-kilometers* (tonelada-kilómetro ofrecida) – equivale a la capacidad disponible en toneladas multiplicada por la distancia volada

**B3:** Bolsa de Valores de Brasil

**CEIV Pharma:** Center of Excellence of Independent Validators Pharma (Centro de Excelencia para Validadores Independientes)

**CEO:** director ejecutivo

**CMF:** Comisión para el Mercado Financiero (Chile)

**CORSIA:** Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional

**CVM:** Comisión de Valores Mobiliarios (Brasil)

**DJSI:** Índice de Sostenibilidad Dow Jones

**EBITDA:** Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización

**EBITDAR:** Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y arriendo de aviones

**GEI:** gases de efecto invernadero

**GLP:** gas licuado de petróleo

**GRI:** Global Reporting Initiative (Iniciativa de Reporte Global)

**IAG:** International Airlines Group

**IASB:** International Accounting Standards Board (Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad)

**IATA:** Asociación de Transporte Aéreo Internacional

**IEnvA:** Evaluación Ambiental de la IATA

**IFRS:** International Financial Reporting Standard – Norma Internacional de Información Financiera

**IIRC:** Consejo Internacional de Reporte Integrado

**IOSA:** IATA Operational Safety Audit (Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA)

**IPCC:** Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático

**JBA:** Joint Business Agreement (Acuerdo de Negocio Conjunto)

**LSA:** Ley de Sociedades Anónimas (Chile)

**MRO:** Mantenimiento, Reparación y Operación

**NPS:** Net Promoter Score

**NYSE:** Bolsa de Valores de Nueva York

**OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional

**OCDE:** Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico

**ODS:** Objetivos de Desarrollo Sostenible

**OHI:** Organizational Health Index (Índice de Salud Organizacional)

**OIT:** Organización Internacional del Trabajo

**ONU:** Organización de las Naciones Unidas

**OPA:** oferta pública de adquisición de acciones ordinarias

**OPEP:** Organización de Países Exportadores de Petróleo

**OTP:** *on-time performance* (indicador de puntualidad)

**PMA:** Aprobación de Fabricación de Partes – proveedores de piezas certificados por los organismos aeronáuticos

**RASK:** *revenue per available seat-kilometer* (ingresos por asiento-kilómetro) – mide la eficiencia de la aerolínea; se obtiene dividiendo el ingreso operacional por los ASK

**RPK:** *revenue passenger – kilometers* (ingresos por pasajero-kilómetro) – total de pasajeros pagados multiplicados por la distancia recorrida

**RTK:** *revenue ton-kilometers* (ingresos por tonelada-kilómetro) – tonelada transportada multiplicada por la distancia recorrida

**SEC:** Comisión de Bolsa y Valores de Estados Unidos

**SGA:** Sistema de Gestión Ambiental

**TDLC:** Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (Chile)

**TPI:** *third-party intermediary* (tercero intermediario)

# ANEXOS

## EN ESTE CAPÍTULO

- 120** Quiénes somos | Récord histórico: 74,2 millones de pasajeros transportados en 2019
- 122** Gobierno corporativo | Estructura de gobierno
- 133** Gobierno corporativo | Estructura de propiedad
- 137** Sostenibilidad | Juntos, más sostenibles
- 138** Nuestro negocio | Contexto de la industria
- 146** Nuestro negocio | Gestión de riesgos
- 160** Medio ambiente | Ecoeficiencia de las operaciones
- 161** Empleados | Directo al grano: personal seguro
- 162** Metodología | Índice de contenidos GRI

## QUIÉNES SOMOS

*Récord histórico: 74,2 millones de pasajeros transportados en 2019*

### CONSTITUCIÓN LEGAL

Se constituye como sociedad de responsabilidad limitada, por escritura pública de fecha 30 de diciembre de 1983, otorgada en la Notaría de Eduardo Avello Arellano, habiéndose inscrito un extracto de ella en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 20.341 número 11.248 del año 1983 y publicado en el Diario Oficial del día 31 de diciembre de 1983.

Por escritura pública de fecha 20 de agosto de 1985, otorgada en la Notaría de Miguel Garay Figueroa, la sociedad se transforma en una sociedad anónima, bajo el nombre de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoy LATAM Airlines Group S.A.), la que por expresa disposición de la Ley N°18.400, tiene la calidad de continuadora legal de la empresa pública del Estado creada en el año 1929 bajo el nombre de Línea Aérea Nacional de Chile, en lo relativo a las concesiones aeronáuticas y de radio comunicaciones, derechos de tráfico y otras concesiones administrativas.

### LATAM AIRLINES GROUP S.A.

**RUT:** 89.862.200-2

**Domicilio:** Santiago

**Nombres de fantasía:** “LATAM Airlines”, “LATAM Airlines Group”, “LATAM Group”, “LAN Airlines”, “LAN Group” y/o LAN”.

*LATAM Airlines Group S.A. se rige por las normas aplicables a las sociedades anónimas de capital abierto y para todos los efectos está inscrita en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), anteriormente la Superintendencia de Valores Mobiliarios y Seguros, con el n° 0306, del 22 de enero de 1987.*

### OBJETO DE LA SOCIEDAD

- El comercio del transporte aéreo y/o terrestre en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, carga, correo y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena;
- La prestación de servicios relacionados con el mantenimiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros;

- El desarrollo y la explotación de otras actividades derivadas del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo;
- El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; y
- La participación en sociedades de cualquier tipo o especie que permitan a la sociedad el cumplimiento de sus fines.

### PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS [102-3 y 102-4] CHILE

· **Sede:** las instalaciones principales de LATAM en Chile se ubican cerca del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, en Santiago. El complejo cuenta con oficinas, salas de reuniones, espacios para entrenamiento, comedores y cabinas de simulación utilizadas en los procesos de instrucción de la tripulación. Las oficinas corporativas, a su vez, están ubicadas en la región central de la capital, Santiago.

· **Base de Mantenimiento:** parte del área del Aeropuerto Internacional de Santiago. Incluye un hangar de aeronaves, almacenes y oficina, además de un espacio para estacionamiento de aviones que tiene capacidad para 30 aeronaves de corto alcance o 10 de largo alcance.

Para más información sobre las actividades desarrolladas, consulte la *página 11*.

Otras instalaciones: LATAM cuenta también con un centro de entrenamiento de vuelo y un área para la recreación de los empleados, creado con el apoyo de Airbus. Ambos están situados cerca del aeropuerto de Santiago.

### BRASIL

· **Sede:** las instalaciones principales de LATAM Airlines Brasil se sitúan en la ciudad de São Paulo, en hangares ubicados en el Aeropuerto de Congonhas y alrededores, que son alquilados de Infraero, administradora local del aeropuerto. También está cerca del aeropuerto la Academia de Servicios, donde se realizan procesos de selección, entrenamiento y simulaciones, además de atención médica.

**Base de Mantenimiento:** la base de MRO queda en São Carlos, al interior de São Paulo. Sus actividades y su capacidad se describen en la *página 18*. Además de esa unidad, LATAM Brasil también dispone de espacios para el mantenimiento de aeronaves, adquisición y logística de materiales aeronáuticos en los hangares del aeropuerto de Congonhas.



## QUIÉNES SOMOS

Récord histórico: 74,2 millones de pasajeros transportados en 2019

· **Otras instalaciones:** sede comercial, edificio de uniformes, edificio Morumbi Office Tower, edificio de la Central de Atención y oficinas de la subsidiaria LATAM Travel, todos ubicados en la ciudad de São Paulo.

### OTRAS LOCALIDADES

LATAM también dispone de instalaciones en el Aeropuerto Internacional de Miami (Estados Unidos), arrendadas por el aeropuerto a través de un acuerdo de concesión. Incluyen un edificio corporativo, almacenes de carga, con un área refrigerada, una plataforma de estacionamiento de aeronaves y un hangar de mantenimiento con talleres, almacenes y oficinas propias.

En Argentina, Colombia, Ecuador y Perú, las filiales de LATAM mantienen contratos de arrendamiento de oficinas administrativas y comerciales, hangares y áreas de mantenimiento a través de concesiones aeroportuarias.

## INFORMACIÓN CORPORATIVA

### Oficinas principales

Avenida Presidente Riesco 5711, piso 19  
Las Condes, Santiago, Chile  
Tel.: (56) (2) 2565 2525

### Base de Mantenimiento

Aeropuerto Arturo Merino Benítez  
Santiago, Chile  
Tel.: (56) (2) 2565 2525

### Código bursátil

LTM CI – Bolsa de Comercio de Santiago  
LTM US – Bolsa de Valores de Nueva York

### Consultas de inversionistas

Investor Relations | LATAM Airlines Group S.A.  
Avenida Presidente Riesco 5711, piso 20  
Las Condes, Santiago, Chile  
Tel: (56) (2) 2565 2525  
E-mail: InvestorRelations@latam.com

### Consultas de accionistas

Depósito Central de Valores  
Avenida Los Conquistadores 1730, piso 24,  
Providencia  
Santiago, Chile  
Tel: (56) (2) 2393 9003  
E-mail: atencionaccionistas@dvc.cl

### Banco depositario de ADRs

JPMorgan Chase Bank, N.A.  
P.O. Box 64504  
St. Paul, MN 55164-0504  
Tel.: General (800) 990-1135  
Tel.: Fuera de EEUU (651) 453-2128  
Tel.: Global Invest Direct (800) 428-4237  
E-mail: jpmorgan.adr@wellsfargo.com

### Banco custodio de ADRs

Banco Santander Chile  
Bandera 140, Santiago  
Departamento de Custodia  
Tel: (56) (2) 2320 3320

### Audidores independientes

PwC  
Avenida Andrés Bello 2711, piso 5  
Santiago, Chile  
Tel.: (56) (2) 2940 0000

### Más información acerca de LATAM Airlines Group

[www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net)  
[www.latam.com](http://www.latam.com)

## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de gobierno

#### DIRECTORIO – COMPOSICIÓN Y CURRÍCULOS



**IGNACIO CUETO PLAZA**  
**Presidente del Directorio**  
**RUT: 7.040.324-2**

Ignacio Cueto Plaza entró en el Directorio de LATAM Airlines en abril de 2017 y fue reelegido en abril de 2019. Cuenta con más de 30 años de carrera en el sector del transporte aéreo. En 1985, asumió el puesto de vicepresidente de Ventas en Fast Air Carrier, en ese entonces, la principal aerolínea de carga de Chile. De 1995 a 1998, fue CEO de LAN CARGO. En 1999, asumió la gerencia general de pasajeros de LAN y, en 2005, la dirección general de la empresa. Posteriormente, fue CEO de LAN hasta 2017. Encabezó la creación de las subsidiarias LAN Airlines (Perú, Argentina, Ecuador y Colombia) y de alianzas con otras aerolíneas. Además, es miembro del Grupo Cueto, principal accionista de LATAM Airlines Group.



**CARLOS HELLER SOLARI**  
**Vicepresidente del Directorio**  
**RUT: 8.717.000-4**

El empresario Carlos Alberto Heller Solari entró en el Directorio de LATAM Airlines en mayo de 2010 y fue reelegido en abril de 2019. Cuenta con amplia experiencia en los sectores de transporte, comercio minorista, comunicaciones y agricultura. Es presidente del Grupo Bethia, propietario de Axxion S.A. y Betlan Dos S.A., empresas con participación significativa en LATAM Airlines. Preside los Directorios de Red Televisiva Megavisión S.A., Falabella Retail S.A. y Aero Andina S.A, entre otros.



**JUAN JOSÉ CUETO PLAZA**  
**Director**  
**RUT: 6.694.240-6**

Juan José Cueto Plaza ha sido miembro del Directorio de LATAM Airlines desde 1994 y fue reelegido en abril de 2019. Desde 1990, Juan José Cueto ejerce como vicepresidente ejecutivo de Inversiones Costa Verde S.A., empresa del sector aeronáutico. El profesional también integra los Directorios de Costa Verde Aeronáutica S.A., Consortium Maderero S.A., Inversiones do Buen Retiro S.A., Sinergia Inmobiliaria S.A. y Valle Escondido S.A., así como los Directorios de la Fundación Colunga y de la Universidad San Sebastián. Además, es miembro del Grupo Cueto, principal accionista de LATAM Airlines Group.

## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de gobierno



HENRI PHILIPPE REICHSTUL  
**Director**  
**RUT: 48.175.668-5**

Henri Philippe Reichstul se unió al Directorio de LATAM Airlines en abril 2014 y fue reelegido en abril de 2019. Fue presidente de Petrobras y del Instituto de Planificación Económica y Social (IPEA), así como vicepresidente Ejecutivo del Banco Inter American Express S.A. Actualmente, es miembro de los Directorios de Grupo TAM y Repsol, entre otros. El ejecutivo es economista egresado de la Facultad de Economía y Administración de la Universidad de São Paulo y cuenta con postgrados en la misma disciplina de Hertford College de la Universidad de Oxford.



GILES AGUTTER  
**Director**  
**RUT: Extranjero**

Giles Agutter se unió al Directorio de LATAM Airlines en enero de 2017 y fue reelegido en abril 2019. Es el dueño y CEO de Southern Sky Ltd, una empresa consultora de aerolíneas que se especializa en estrategia de aerolíneas, planificación de flota, adquisición de aviones y financiamiento para aviones. Actualmente también es miembro del directorio de Air Italy y de JSX. Tiene amplia experiencia en la asesoría a aerolíneas, incluyendo Qatar Airways, en importantes proyectos de fusión y adquisición dentro de la industria de aviación. El Sr. Agutter es licenciado en Ingeniería Aeroespacial por la Universidad de Manchester y actualmente radica en Inglaterra.



EDUARDO NOVOA CASTELLÓN  
**Director**  
**RUT: 7.836.212-K**

Eduardo Novoa Castellón se unió al Directorio de LATAM Airlines en abril de 2017 y fue reelegido en abril de 2019. Actualmente, también es miembro de los Directorios de Cementos Bio Bio, Grupo ECOMAC, STARS y ESSAL. En el pasado, participó en los Directorios de Esval, SQM, Grupo Drillco, Techpack, ENDESA – Américas y de diversas *startups*. El ejecutivo es ingeniero comercial egresado de la Universidad de Chile con un posgrado en Administración de Empresas de la Universidad de Chicago. Fue profesor de cursos de finanzas y economía en diversas universidades.

## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de gobierno



NICOLAS EBLEN HIRMAS

**Director**

**RUT: 15.336.049-9**

Nicolas Eduardo Eblen Hirmas se unió al Directorio de LATAM Airlines en abril de 2017 y fue reelegido en abril de 2019. Actualmente, es CEO de inversiones Andes SpA, cargo que ocupa desde 2010. También es miembro de los Directorios de Granja Marina Tornagaleones S.A., Rio Dulce S.A., Patagonia Seafarms Inc., Salmon Chile AG y Sociedad Agrícola La Cascada Ltda. Es Ingeniero Industrial y Licenciado en Ciencia Informática de la Pontificia Universidad Católica de Chile y tiene un postgrado en Administración de Empresas de la escuela de negocios de la Universidad de Harvard.



SONIA VILLALOBOS

**Directora**

**RUT: 21.743.859-4**

Sonia Julia Sulzbeck Villalobos ingresó al Directorio de LATAM Airlines en agosto de 2018 y fue reelegida en abril de 2019. La profesional es ciudadana brasileña e integra los Directorios de Petrobras, donde es Presidenta del Comité de Auditoría, Telefónica Vivo y OTP. Es socia fundadora de la empresa Villalobos Consultoría desde 2009 hasta la fecha. Entre otros cargos, gestionó fondos de inversión y fondos institucionales de Larraín Vial AGF, en Chile, entre 2005 y 2009. Tiene un título en Administración Pública de la EAESP/FGV, de Brasil, con maestría en Finanzas de la misma institución. Además, Sonia tiene la certificación CFA, y es miembro del Directorio del CFA Society en Brasil.



PATRICK HORN

**Director**

**RUT: 6.728.323-6**

Patrick Horn García ingresó al Directorio de LATAM Airlines en abril de 2019. Es miembro del Consejo Económico y Decano de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de los Andes. Asimismo, es director de organizaciones sin fines de lucro, como Aportes Chile. Cuenta con más de 35 años de experiencia como ejecutivo en Chile y en el extranjero en empresas como British American Tobacco, Unilever, Compañía Sudamericana de Vapores y Grupo Ultramar, donde también fue director de subsidiarias. Es ingeniero civil industrial egresado de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y tiene una maestría en la misma área del Georgia Institute of Technology.

## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de gobierno

#### INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

De acuerdo a lo dispuesto en el numeral 5 del inciso 8 del artículo 50 bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Comité de Directores de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad”, la “Compañía” o “LATAM”), procede a emitir siguiente informe anual de su gestión respecto del ejercicio 2019.

#### I. Integración del Comité de Directores.

El Comité de Directores de la Sociedad está integrado por los señores Eduardo Novoa Castellón, Patrick Horn García y Nicolás Eblen Hirmas, quienes detentan la calidad de independientes bajo la legislación norteamericana. Bajo la legislación chilena los dos primeros tienen la calidad de director independiente. El Comité de Directores es presidido por el señor Eduardo Novoa Castellón.

Los directores fueron elegidos en la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada con fecha 25 de abril de 2019 y la duración de sus funciones es de dos años, conforme a lo dispuesto en los estatutos de la Sociedad.

#### II. Informe de Actividades del Comité.

Durante el ejercicio 2019 el Comité de Directores sesionó en 17 ocasiones, de manera de ejercer sus facultades y cumplir con sus deberes con arreglo al artículo 50 Bis de la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas, como también acometer aquellos otros asuntos que el Comité de Directores estimó necesario examinar, revisar o evaluar.

A continuación se informan los principales temas tratados.

#### Examen y revisión del balance y los estados financieros

El Comité de Directores examinó y revisó los estados financieros de la Sociedad al 31 de diciembre de 2018, como también al cierre de los trimestres terminados al 31 de marzo, al 30 de junio y al 30 de septiembre de 2019 en sesiones extraordinarias del Comité de fechas 12 de marzo, 16 de mayo, 13 de agosto y 12 de noviembre respectivamente, comprendiéndose al efecto el examen de los respectivos informes de los Auditores Externos de la Sociedad, según se explica a continuación. En tres de estas sesiones participó la firma *PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores y Cía. Limitada* (“PWC”), para efectos de entregar su opinión en su calidad de Auditores Externos de la Compañía. Asimismo, informaron los puntos relevantes de su revisión, los principales aspectos de control interno y las comunicaciones exigidas por los reguladores del Auditor Externo, incluyendo en cada ocasión (i) la

confirmación que no tuvo dificultades para realizar su revisión de auditoría, (ii) que no tuvo diferencias de opinión con la Administración, (iii) que no surgieron hechos que representaran una amenaza a su independencia, presentando una lista de los servicios adicionales pre aprobados contratados por LATAM.

#### Revisión de informes de deterioro de las unidades generadoras de efectivo

En las sesiones de fecha 11 de marzo, 16 de mayo, 12 de agosto y 11 de noviembre de 2019 el Comité de Directores examinó y analizó respecto a la unidad generadora de efectivo Transporte Aéreo los resultados del test de deterioro a diciembre de 2018 y los indicios de deterioro al 31 de marzo de 2019, al 30 de junio de 2019 y al 30 de septiembre de 2019, respectivamente, concluyendo que no se observan indicios de deterioro que ameriten la necesidad de que la Compañía realice pruebas adicionales a tales fechas, ni llevar adelante un ajuste contable de activos.

#### Sistemas de compensación para ejecutivos y trabajadores

En la sesión de 21 de enero de 2019 el Comité examinó los sistemas y políticas de remuneraciones vigentes y planes de compensación a ejecutivos principales y trabajadores de la Sociedad. En la misma se informó en qué consiste el bono de pago anual *cash* y el bono de retención de largo plazo, así como el funcionamiento del cálculo de bonos, incluyendo la actual situación de los principales ejecutivos.

#### Auditoría Interna

En las sesiones ordinarias del Comité de Directores de fecha 21 de enero, 11 de marzo, 8 de abril, 10 de junio y 5 de julio de 2019 se revisaron temas relativos a Auditoría Interna. Se revisó el status del plan de Auditoría Interna llevado a cabo durante el año 2018, destacando la cantidad de proyectos que fueron abordados, los aspectos relevantes en la labor realizada al efecto durante el 2018, la presentación de los informes de auditoría en los que se analizan los riesgos más altos, los ratings de los informes del plan 2018 y la información sobre cumplimiento de metas. Asimismo, se analizó la estructura de los recursos de la Auditoría Interna y el plan a seguir durante el año 2019, informando sobre los distintos aspectos metodológicos del referido plan.

#### Auditorías bajo normativa SOX

En las sesiones del Comité de Directores de fecha 21 de enero, 11 de marzo, 5 de julio y 9 de diciembre de 2019 se expuso sobre la planificación a seguir en materia de normativa SOX para la certificación del año 2019. Al efecto, se dio cuenta de los resultados obtenidos en la certificación SOX durante el año 2018, temas relevantes a considerar al efecto durante el año 2019, proyectos de la Compañía que por su relevancia puedan generar impacto en relación a la normativa SOX, y un cronograma a seguir en relación con esta certificación durante el año 2019. Por último, se revisaron las estadísticas de los controles testeados en Chile y Brasil, y se abordan los temas y áreas importantes para alcanzar la certificación.

## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de gobierno

#### Servicios de Auditoría Externa

##### Plan de Trabajo Auditorías Externas

- En la sesión de 12 de agosto de 2019 la firma de Auditores Externos PWC expuso sobre el plan de trabajo a seguir en materia de Auditoría Externa durante el año 2019, abordando temas que dicen relación con los requisitos normativos que son exigidos en materia de comunicación y los entregables del trabajo, la composición del equipo de PWC que presta servicios a la Compañía, el enfoque de auditoría consolidado, los avances alcanzados durante el año en la revisión de control interno, el uso de *data analysis*, el nuevo modelo de informe del auditor a utilizar para el 20 – F dando cumplimiento a lo dispuesto en la norma PCAOB, y el cronograma de actividades y comunicaciones que mantendrán con los miembros del Comité. En la sesión ordinaria del 9 de diciembre se presentó el nuevo modelo de informe del auditor a utilizar para el 20 – F.
- En la sesión ordinaria de 5 de julio de 2019 la firma de Auditores Externos Ernst & Young (“EY”), a cargo de la auditoría externa de LATAM Brasil, expuso sobre el equipo, alcance y cronograma de trabajo de la

misma, los resultados de la revisión limitada al primer trimestre del año, los principales asuntos a tratar durante el 2019, los asuntos de control interno – SOX y los próximos pasos a seguir.

##### Servicios Adicionales Auditorías Externas

- En la sesión extraordinaria del Comité de fecha 25 de marzo de 2019 se revisó y aprobó la propuesta de servicios adicionales de auditoría presentada por PWC para realizar un análisis del enfoque del plan anual de auditoría interna LATAM y el personal dedicado a dicha tarea. Dicho análisis fue presentado en la sesión extraordinaria del Comité de Directores celebrada el 15 de abril.
- En la sesión de 9 de septiembre de 2019 se aprobaron los honorarios de EY por la prestación de sus servicios adicionales de auditoría relacionados con trámites inmigratorios.

#### Gestión de Riesgos Corporativos y Gestión de Sostenibilidad

En la sesión del 9 de septiembre de 2019 se expuso sobre el status del modelo de gestión de riesgos corporativos, analizando el objetivo del modelo, la metodología de trabajo, los parámetros de consecuencia económica y reputacional, las categorías de riesgos, el top 10 de los riesgos del mapa de criticidad residual, los avances del plan de trabajo del año 2019, el resumen de los riesgos materializados en LATAM o en la industria y los próximos pasos, haciendo especial énfasis en la importancia

que tiene el tema de ciberseguridad en esta y otras industrias.

En la sesión del 9 de diciembre de 2019 se expuso sobre el status de la gestión de sostenibilidad en el grupo LATAM revisando la estrategia en esta materia que contempla elementos de gobernanza, cambio climático y ciudadanía corporativa y los avances en cada uno de estos elementos junto con la metodología utilizada y las principales iniciativas para el próximo año.

#### Seguridad

En las sesiones del Comité de Directores de fecha 8 de abril, 9 de septiembre, 11 de octubre y 11 de noviembre de 2019 se analizaron distintas materias relativas a seguridad de la información, entre las que destacan, el análisis de la herramienta de GRC-*access control* y los beneficios asociados a su uso en la gestión de accesos, el proceso de certificación PCI *Compliance* que entrega a la Compañía la seguridad necesaria para proteger la información de las tarjetas de crédito y de débito de sus clientes y la revisión del modelo de gestión del riesgo “safety” bajo la metodología de auditorías IOSA de la IATA.

#### Compliance

El Comité de Directores, en sesiones ordinarias de fechas 11 de marzo y 12 de agosto de 2019 recibió reportes referentes al Programa de *Compliance* que tiene vigente actualmente la Compañía y sus principales contenidos, entre los cuales destacan el compromiso de la alta dirección, las normas y leyes

más relevantes para la Organización, el desarrollo de políticas y normas, capacitaciones y comunicaciones, controles del status en el que se encuentra por país el tema de los *Third Party Intermediaries* (“TPIs”), la identificación y gestión de riesgos de *Compliance*, y el reporte de *Compliance* a nivel corporativo. También se dio cuenta de los planes de acción a seguir en relación al último informe de Auditoría Interna sobre TPIs. En la sesión de 10 de junio de 2019 el equipo de la firma BH *Compliance* expuso sobre el proceso de recertificación del MPD vigente de la Sociedad, dando cuenta de ciertas novedades legislativas que han surgido sobre la materia con motivo de la modificación de la Ley de responsabilidad penal de las personas jurídicas, que aumenta de 4 a 8 los delitos tipificados en la misma. En la sesión de 9 de septiembre de 2019 se expuso al Comité sobre el Modelo de MPD vigente y los principales planes de acción que se deben realizar sobre esta materia en un futuro. La presentación incorporó el modelo de certificación utilizado por LATAM, la normativa vigente y su evolución histórica, los beneficios de la certificación del referido modelo, y los próximos pasos a seguir.

#### Políticas LATAM

En las sesiones de fecha 21 de enero, 11 de marzo, 10 de junio y 5 de julio de 2019, el Comité revisó las distintas políticas que fueron creadas o modificadas y aprobadas a lo largo del año, entre las que se encuentran la política de operaciones relacionadas, la política de *tickets* de cortesía, la política de redes sociales, la política de tarjetas de crédito

## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de gobierno

corporativas, la política de donaciones, la malla societaria, las políticas de controles de *Compliance*, la política de aprobación de servicios adicionales a ser prestados por los Auditores Externos y las actualizaciones al modelo de prevención de delitos.

#### Examen de antecedentes relativos a la Política de OPR

En las sesiones del Comité de 8 de abril y 11 de octubre de 2019, se dio cumplimiento a la obligación de reporte establecida en la Política de OPR, informando al Comité de Directores: (i) las operaciones habituales que celebra el Grupo LATAM con aquellas filiales en que su participación es inferior al 95%, (ii) las principales operaciones celebradas entre empresas del Grupo LATAM en general, y (iii) aquellas operaciones reveladas en la nota que va en los estados financieros sobre transacciones con partes relacionadas,

#### Prácticas de gobierno corporativo

En las sesiones del Comité de Directores de fecha 21 de enero, 11 de marzo, 11 de noviembre y 9 de diciembre de 2019 se revisó el plan de trabajo y los ajustes necesarios al cuestionario previsto en el

Anexo I de la NCG 385 de la CMF, en virtud del cual se analiza y examina las prácticas de gobierno corporativo de LATAM correspondiente al período, para el posterior envío de este documento a la CMF con miras a dar cumplimiento a la referida normativa.

#### Capacitaciones en materias de competencia

En las sesiones ordinarias de fecha 11 de noviembre de 2019 y 9 de diciembre de 2019, Rego Consultores SpA, empresa de consultoría externa, realizó una presentación a los miembros del Comité sobre el análisis y la capacitación al personal involucrado de LATAM en materias de libre competencia. En la sesión de noviembre se abordó el resultado de la actualización del trabajo realizado sobre LATAM Colombia y LATAM Perú, reforzando las capacitaciones respecto de los procesos decisivos de oferta, precios, incentivos y distribución de pasajes aéreos. En la sesión de diciembre se abordó el resultado alcanzado en el negocio internacional y se les informó sobre el *status* del trabajo realizado en esta materia sobre LATAM Ecuador, LATAM Argentina y LATAM Chile, poniendo el foco en el proceso de distribución.

#### Certificación Monitor

En las sesiones del Comité de Directores de fecha 16 de mayo, 11 de octubre y 11 de noviembre de 2019 se informó respecto al proceso del Monitor, dando cuenta durante este año que el Monitor certificó que el programa anti corrupción de LATAM se encontraba razonablemente diseñado e implementado para prevenir y detectar violaciones a las leyes anti corrupción, las acciones a seguir para recibir la

certificación definitiva del Monitor DOJ, conforme a las recomendaciones emitidas al efecto por el DOJ y la SEC y se dio cuenta del proceso de *self reporting* que se debía presentar como paso siguiente a la certificación recibida por parte del Monitor DOJ.

#### Recomendaciones del Comité de Directores

Por otra parte, el Comité de Directores efectuó las recomendaciones que se indican más abajo en este informe de gestión anual, con ocasión de la designación de Auditores Externos de la Sociedad y Clasificadoras Privadas de Riesgo para el ejercicio 2019.

#### Informe de Actividades por Sesión del Comité de Directores

El Comité de Directores se reunió y sesionó en las oportunidades que se indican a continuación, con un breve listado de las materias examinadas en cada una de tales sesiones:

##### 1) Sesión Ordinaria N°195 21/01/2019

- Estatus del Plan de Auditoría Interna 2018.
- Estatus del Proceso SOX 2018.
- Temas de la Fiscalía.
- Sistema de Remuneraciones y Planes de Compensación de Ejecutivos y Trabajadores de la Sociedad.

##### 2) Sesión Ordinaria N°196 11/03/2019

- Estatus del Plan de Auditoría Interna 2018.
- Análisis de la Estructura de Recursos de la Auditoría Interna y Plan 2019.
- Temas de la Contraloría previos a la aprobación de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2018.
- Temas de la Fiscalía.
- Temas de *Compliance*.

##### 3) Sesión Extraordinaria N°73 12/03/2019

- Revisión de Estados Financieros al 31 de diciembre de 2018.

##### 4) Sesión Extraordinaria N°74 25/03/2019

- Análisis de Propuesta de Servicios PWC.

##### 5) Sesión Ordinaria N°197 08/04/2019

- Informe Anual de la Gestión del Comité de Directores.
- Proposición de Auditores Externos y Clasificadores Privados de Riesgo para el ejercicio 2019.
- Seguimiento a Informe de la Auditoría Interna.
- Análisis del caso DCP en Brasil.
- Presentación sobre la Política de OPR.

## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de gobierno

#### 6) Sesión Extraordinaria N°75 15/04/2019

- Análisis de la presentación de la firma PWC sobre un diagnóstico de la función de Auditoría Interna.
- Análisis de solicitudes a la Auditoría Interna.

#### 7) Sesión Ordinaria N°198 16/05/2019

- Instalación y Elección del Presidente del Comité.
- Funcionamiento del Comité de Directores.
- Análisis de indicios de deterioro de la unidad generadora de efectivo Transporte Aéreo y Multiplus.
- Recepción de la certificación de parte del Monitor.

#### 8) Sesión Extraordinaria N°76 16/05/2019

- Revisión de Estados Financieros al 31 de marzo de 2019.

#### 9) Sesión Ordinaria N°199 10/06/2019

- Informes y Plan de la Auditoría Interna.
- Presentación de propuestas de ajustes a algunas políticas LATAM.
- Presentación de BH *Compliance*.
- Temas de la Fiscalía.

#### 10) Sesión Ordinaria N°200 05/07/2019

- Plan de la Auditoría Interna.
- Presentación de la firma de Auditores Externos EY.
- Temas de la Fiscalía.
- Planificación SOX 2019.

#### 11) Sesión Ordinaria N°201 12/08/2019

- Investigación de caso en Brasil.
- Presentación de la firma PWC.
- Análisis de indicios de deterioro de la unidad generadora de efectivo Transporte Aéreo.
- Temas de *Compliance*.

#### 12) Sesión Extraordinaria N°77 13/08/2019

- Revisión de Estados Financieros al 30 de junio de 2019.

#### 13) Sesión Ordinaria N°202 09/09/2019

- Temas de la Auditoría Interna.
- Gestión de Riesgos Corporativos.
- Presentación de Temas Tributarios.
- Uso de la herramienta GRC-Access Control.
- Modelo de Prevención de Delitos.
- Otros Temas de la Fiscalía.
- Aprobación de Honorarios de EY.

#### 14) Sesión Ordinaria N°203 11/10/2019

- Certificación PCI *Compliance*.
- Reportería sobre OPR.
- Protocolos de Seguridad Médica a Bordo.
- Temas de la Auditoría Interna.
- Temas finales del Monitor DOJ.

#### 15) Sesión Ordinaria N°204 11/11/2019

- Gestión del Modelo IOSA.
- Análisis de indicios de deterioro de la unidad generadora de efectivo Transporte Aéreo.
- Proyecto de capacitación en materia de competencia.
- Análisis de la información requerida por la NCG 385 de la CMF.
- Otros Temas de la Fiscalía.

#### 16) Sesión Extraordinaria N°78 12/11/2019

- Revisión de Estados Financieros al 30 de septiembre de 2019.

#### 17) Sesión Ordinaria N°205 09/12/2019

- Gestión de Sostenibilidad.
- Estatus de la Certificación SOX 2019.
- Revisión de nuevo modelo del informe del Auditor Externo.
- Análisis de la información requerida por la NCG 385 de la CMF.
- Proyecto de capacitación en materia de competencia



## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de gobierno

#### III. Remuneraciones y Gastos de Comité de Directores.

La Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad, celebrada con fecha 25 de abril de 2019, acordó que cada Director miembro del Comité perciba el equivalente a 80 Unidades de Fomento por concepto de dieta mensual por asistencia a sesiones del Comité de Directores, sin considerar el número de sesiones.

Para efectos del funcionamiento del Comité de Directores y sus asesores, la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas establece que su presupuesto de gastos deberá ser al menos igual a la remuneración anual de los miembros del Comité. En este sentido, dicha Junta Ordinaria de Accionistas aprobó un presupuesto de 2.880 Unidades de Fomento.

En consecuencia, los gastos del Comité de Directores dicen relación con la dieta mensual por asistencia a sus sesiones y honorarios por asesorías que determine el Comité de Directores.

Durante el año 2019 se hizo uso de parte de este presupuesto para pagar los honorarios a PWC por

el análisis de los criterios para elaborar el plan de Auditoría Interna y el equipo con que cuenta la Compañía para estos efectos.

#### IV. Recomendaciones del Comité de Directores.

##### IV.1 Proposición de Designación de Auditores Externos.

En la sesión del Comité de Directores de fecha 8 de abril de 2019 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Comité de Directores acordó proponer al Directorio los Auditores Externos que fueron posteriormente sugeridos en la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el día 25 de abril de 2019. En tal sentido, luego de conocer el resultado de la evaluación económica y de la evaluación técnica del proceso de licitación desarrollado durante el año 2018, el Comité resolvió proponer al Directorio de la Sociedad la recomendación de las siguientes dos alternativas: (1) PWC para la casa matriz, EY para Brasil y PWC para los SSC; y (2) EY para Chile y Brasil y Crowe para los SSC. Posteriormente, el Directorio designó como ganadores de la licitación a PWC para la casa matriz, EY para Brasil y PWC para los SSC, y por consiguiente recomendar a dichas firmas auditoras en las Juntas Ordinarias de accionistas correspondientes con el objeto de someter a su votación la designación en forma anual para cada Sociedad para el ejercicio correspondiente al año 2019.

##### IV.2 Proposición de Clasificadoras Privadas de Riesgo.

El Comité de Directores en su sesión del día 8 de abril de 2019 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas, acordó proponer al Directorio los Clasificadores de Riesgo a ser sugeridos en la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad a celebrar el día 25 de abril de 2019. En tal sentido, el Comité resolvió proponer al Directorio de la Sociedad la designación de las firmas Clasificadoras de Riesgo locales *Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada*, *Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada e International Credit Rating Compañía Clasificadora de Riesgo Limitada*. En cuanto a la Clasificación de Riesgo Internacional, el Comité resolvió proponer al Directorio de la Sociedad la designación de las firmas *Fitch Ratings, Inc.*, *Moody's Investors Service* y *Standard and Poor's Ratings Services*.

## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de gobierno

#### PRINCIPALES EJECUTIVOS



ENRIQUE CUETO PLAZA  
**CEO LATAM Airlines Group**  
RUT: 6.694.239-2

Enrique Cueto Plaza ha sido el CEO de LATAM Airlines desde la combinación de LAN Airlines y de TAM Linhas Aéreas en junio de 2012. De 1983 a 1993, fue gerente general de Fast Air, aerolínea de carga chilena. De 1993 a 1994, fue miembro del Directorio de LAN Airlines y, posteriormente, CEO de LAN, cargo que ocupó hasta 2012. Es miembro del Directorio de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y también del Directorio de la Fundación Endeavor, organización que promueve el emprendimiento en Chile, así como del Comité Ejecutivo de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA).



PAULO MIRANDA  
**Vicepresidente de Clientes**  
RUT: Extranjero

Paulo Miranda es vicepresidente de Clientes de LATAM Airlines desde mayo de 2019. El ejecutivo cuenta con más de 20 años de experiencia profesional en la industria de la aviación y ha trabajado en distintas aerolíneas en los Estados Unidos y Brasil. En su último puesto antes de ingresar a LATAM, fue responsable del área de experiencia del cliente. Anteriormente, trabajó en las áreas de finanzas, alianzas y negociaciones e implementación de acuerdos comerciales (Joint Business Agreements o JBA). Paulo Miranda es egresado de la carrera de Administración de Empresas de la Universidad de Minnesota, Estados Unidos.



RAMIRO ALFONSÍN  
**Vicepresidente de Finanzas**  
RUT: 22.357.225-1

Ramiro Alfonsín ha sido vicepresidente de Finanzas de LATAM Airlines Group desde julio de 2016. Previamente a su ingreso a LATAM, trabajó durante 16 años para ENDESA, empresa líder en el sector de generación y distribución de energía en España, Italia y Chile. En ella, se desempeñó como subgerente general y director de finanzas para las operaciones en Latinoamérica. Antes de unirse al sector de servicios públicos, trabajó durante cinco años en Banca de Inversión y Banca Corporativa en grandes bancos europeos. Ramiro Alfonsín se graduó de la carrera de Administración de Empresas de la Pontificia Universidad Católica de Argentina.

## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de gobierno

#### PRINCIPALES EJECUTIVOS



**ROBERTO ALVO**  
**Vicepresidente Comercial**  
**RUT: 8.823.367-0**

Roberto Alvo Milosawlewitsch ha sido el vicepresidente Comercial de LATAM Airlines desde mayo de 2017. Anteriormente, fue vicepresidente senior Internacional y Alianzas y vicepresidente de Funciones Corporativas en LATAM. El ejecutivo ingresó a LAN Airlines en noviembre de 2001, desempeñándose como director de Administración y Finanzas de LAN Argentina, Gerente de Desarrollo y Planificación Financiera en LAN Airlines y Subgerente de Finanzas en LAN Airlines. Previo a unirse al grupo, trabajó en Sociedad Química y Minera de Chile S.A. Es ingeniero civil, y tiene un MBA de IMD de Lausana, Suiza.



**HERNÁN PASMÁN**  
**Vicepresidente de Operaciones y Mantenimiento**  
**RUT: 21.828.810-3**

Hernán Pasmán ha sido el vicepresidente de Operaciones de LATAM Airlines desde octubre de 2015. Ingresó a LAN Airlines en 2005, como Director de Planificación y Control de Gestión de las áreas técnicas. De 2007 a 2010, fue vicepresidente de Operaciones y Mantenimiento de LAN Argentina y, a partir de 2011, fue Gerente General de LAN Colombia. Anteriormente, fue consultor de McKinsey & Company en Chicago y ocupó cargos en Citicorp Equity Investments, Telefónica y Motorola en Argentina. Es egresado de la carrera de Ingeniería Civil del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA), con un MBA de la Kellogg Graduate School of Management.



**JUAN CARLOS MENCÍO**  
**Vicepresidente Legal**  
**RUT: 24.725.433-1**

Juan Carlos Menció es vicepresidente de Asuntos Legales y Compliance en LATAM Airlines Group desde septiembre de 2014. A partir de 1998, se desempeñó como director legal de LATAM Airlines y sus empresas relacionadas, para sus operaciones en Norteamérica y sus operaciones de carga en todo el mundo. Antes de unirse a LATAM, Juan Carlos Menció trabajó como abogado en Nueva York y Florida, representando a varias aerolíneas internacionales. El ejecutivo es egresado de la carrera de Finanzas Internacionales y Marketing de la Universidad de Miami y tiene un doctorado de la Loyola University.

## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de gobierno

#### PRINCIPALES EJECUTIVOS



EMILIO DEL REAL  
**Vicepresidente de Personas**  
RUT: 9.908.112-00

Emilio del Real Sota es vicepresidente Personas de LATAM Airlines, cargo que ocupa desde agosto de 2005. Entre 2003 y 2005, fue gerente de Recursos Humanos de D&S, una empresa chilena del sector minorista. Entre 1997 y 2003, ocupó distintos cargos en la multinacional de bienes de consumo Unilever, incluyendo el de gerente de Recursos Humanos de Unilever Chile, gerente de Desarrollo Ejecutivo para Customer Management en América Latina y Gerente de Capacitación y Reclutamiento. El ejecutivo es psicólogo por la Universidad Gabriela Mistral.

## Estructura de propiedad

### PACTO DE ACCIONISTAS

Luego de la combinación de LAN y TAM en junio de 2012, LAN Airlines S.A. se transformó en "LATAM Airlines Group S.A." y TAM sigue existiendo como subsidiaria de Holdco I y de LATAM. Para implementar esta combinación, los accionistas controladores de TAM formaron cuatro nuevas sociedades anónimas cerradas bajo las leyes chilenas: TEP Chile, Holdco I, Holdco II y Sister Holdco. Después de llevarse a cabo la transacción, Holdco II y Sister Holdco dejaron de existir.

Previamente a la combinación de negocios, LATAM Airlines Group y sus accionistas controladores celebraron varios pactos de accionistas con TAM, sus accionistas controladores (actuando a través de TEP Chile) y Holdco I, estableciendo de esta forma acuerdos y restricciones relacionadas al gobierno corporativo en un intento por balancear los intereses de LATAM Airlines Group, como el dueño de sustancialmente todos los derechos económicos en TAM, y los accionistas controladores de TAM, como los continuos accionistas controladores de TAM bajo la ley brasilera. Para la obtención de dichos objetivos, los distintos pactos de accionistas establecieron la prohibición de tomar ciertas acciones y decisiones corporativas materiales sin la aprobación previa por mayoría calificada de sus accionistas y/o el directorio de Holdco I o TAM. Además, estos pactos de accionistas establecen

los acuerdos de las partes en relación al gobierno corporativo y administración de LATAM Airlines Group con posterioridad a la combinación de negocios de LAN y TAM.

### Gobierno y administración del Grupo LATAM

En cuanto al gobierno y administración del Grupo LATAM, existen distintos pactos de accionistas:

1. Pacto de Accionistas del Grupo Controlador: celebrado entre los accionistas controladores de LATAM y TEP Chile, el que establece los acuerdos relativos al gobierno corporativo, control y operación de LATAM, Holdco I, TAM y sus respectivas subsidiarias, y regula los votos y transferencias de las acciones comunes de LATAM Airlines Group y de las acciones con derecho a voto de Holdco I de propiedad de TEP Chile.
2. Pacto de Accionistas de LATAM Airlines Group-TEP: celebrado entre LATAM y TEP Chile, el que, dentro de otras materias, establece los acuerdos relativos al gobierno corporativo, administración y operación de LATAM, y regula las relaciones entre LATAM y otros miembros del Grupo LATAM.
3. Pacto de Accionistas de Holdco I: celebrado entre LATAM, Holdco I y TEP Chile, el que establece los acuerdos relativos al gobierno corporativo, administración y operación de Holdco I, y las votaciones y transferencias de las acciones con derecho a voto de Holdco I.

## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de propiedad

4. Pacto de Accionistas de TAM: celebrado entre LATAM, Holdco I, TAM y TEP Chile, el que establece los acuerdos relacionados con el gobierno corporativo, administración y operación de TAM y sus subsidiarias.

Luego de la combinación de negocios de LAN y TAM, el Pacto de Accionistas de Holdco I y el Pacto de Accionistas de TAM establecen los acuerdos entre las partes en relación al gobierno y administración de Holdco I, TAM y sus subsidiarias (colectivamente, el “Grupo TAM”).

A continuación se describen las provisiones claves de los pactos de accionistas mencionados en los números 1 y 2 precedentes. Es importante hacer presente que los derechos y obligaciones de los miembros del Grupo Controlador son normados por los términos y condiciones de dichos pactos de accionistas y no por el resumen de cualquier información contenida en esta memoria anual.

**Composición del Directorio de LATAM Airlines Group**  
Desde abril de 2017, no existen restricciones en los Pactos de Accionistas referidas al Directorio de

LATAM Airlines Group. Una vez elegidos los directores, en conformidad a la regulación chilena, el directorio de LATAM Airlines Group tiene derecho a designar a cualquiera de sus miembros como Presidente del mismo, en conformidad a sus estatutos vigentes. En consecuencia, en mayo de 2017, el señor Ignacio Cueto Plaza fue elegido Presidente del Directorio. En abril de 2017, el señor Mauricio Amaro dejó el Directorio de LATAM Airlines Group siendo el señor Henri Philippe Reichstul reelegido como director en abril de 2017 con los votos de TEP Chile S.A., en conformidad a la regulación local.

#### Administración del Grupo LATAM

En junio de 2012, Enrique Cueto Plaza se convirtió en CEO de LATAM (“LATAM CEO”). El cargo de LATAM CEO es el de mayor rango en LATAM Airlines Group y reporta directamente al directorio de LATAM. El CEO de LATAM está a cargo de la supervisión general, dirección y control del negocio de LATAM Airlines Group y ciertas otras responsabilidades establecidas en el Pacto de Accionistas de LATAM Airlines Group-TEP. Ante una eventual salida del LATAM CEO actual, el directorio de LATAM designará a su sucesor luego de recibir la recomendación del Comité de Liderazgo.

La oficina principal de LATAM Airlines Group continúa ubicada en Santiago, Chile.

A continuación, se describen las provisiones claves de los pactos de accionistas mencionados en los números 3 y 4 precedentes. Es importante hacer

presente que los derechos y obligaciones de quienes conforman estos pactos, son normados por los términos y condiciones de dichos pactos de accionistas y no por el resumen de cualquier información contenida en esta memoria anual.

#### Composición de los Directorios de Holdco I y TAM

El Pacto de Accionistas de Holdco I y el Pacto de Accionistas de TAM proveen, en términos generales, directorios idénticos y el mismo CEO de Holdco I y TAM, con LATAM designando dos directores y TAM cuatro directores (incluyendo al Presidente del directorio).

María Cláudia Oliveira Amaro renunció a su cargo de directora el 8 de septiembre de 2014 y en su reemplazo el directorio designó a don Henri Philippe Reichstul. Una renovación total del directorio de TAM se llevó a cabo en abril de 2015.

El Pacto de Accionistas del Grupo Controlador establece que las personas elegidas por o en representación de los accionistas controladores de LATAM o de los accionistas controladores de TAM, como miembros del directorio de LATAM, serán también miembros de los directorios de Holdco I y TAM.

#### Administración de Holdco I y TAM

Los asuntos y el negocio diario de Holdco I serán administrados por el CEO del Grupo TAM bajo la supervisión del directorio de Holdco I. Los asuntos y el negocio diario de TAM serán administrados por TAM Diretoria bajo la supervisión del directorio de TAM. El “TAM Diretoria” estará compuesto por el CEO del

Grupo TAM, el CFO de TAM, el COO de TAM y el CCO de TAM”. Actualmente, el cargo de CEO TAM es desempeñado por Claudia Sender. El CEO del Grupo TAM tendrá a su cargo la supervisión general, dirección y control sobre el negocio y operaciones del Grupo TAM (en lo referente a lo que no sea negocio internacional de pasajeros del Grupo LATAM) y llevará a cabo todas las órdenes y resoluciones de los directores de TAM. El CFO inicial de TAM, “CFO de TAM CFO,” ha sido designado en conjunto por LATAM y TEP Chile y cualquier sucesor del CFO será designado por TEP Chile dentro de tres candidatos propuestos por LATAM. El COO de TAM, “COO de TAM,” y el gerente comercial de TAM, “CCO de TAM,” serán designados en conjunto y recomendados al directorio de TAM por el CEO del Grupo TAM y el CFO de TAM, y además deberá ser aprobado por el directorio de TAM. Estos pactos de accionistas además regulan la composición de los directorios de las subsidiarias de TAM.

Luego de la combinación, TAM continúa con sus oficinas principales en São Paulo, Brasil.

#### Actuaciones que requieren mayoría calificada

Ciertas actuaciones de Holdco I o TAM requieren aprobación por mayoría calificada del directorio o de los accionistas de Holdco I o TAM, las que efectivamente requieren la aprobación de LATAM y TEP Chile antes que las actuaciones puedan llevarse a cabo.

Las actuaciones que requieren aprobación de mayoría calificada de los directorios de Holdco I o TAM son las siguientes:

## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de propiedad

- aprobar el presupuesto anual y plan de negocios y el negocio multianual (colectivamente como los “Planes Aprobados”), y además las modificaciones a estos planes;
- llevar a cabo o acordar cualquier acción que cause, o razonablemente cause, individualmente o en forma agregada, cualquier gasto de capital, operacional u otro gasto de cualquier compañía de TAM y sus subsidiarias que sean mayores a (i) el menor de 1% de ingresos o 10% de la utilidades bajo los planes aprobados, con respecto a las acciones que afecten las partidas del estado de resultados; o (ii) el menor de 2% de los activos o 10% de la caja y caja equivalentes (según la definición de IFRS) acorde a lo establecido en los Planes Aprobados y en efecto, en relación a las acciones que afecten el estado de flujo de caja;
- crear, disponer de o admitir nuevos accionistas en alguna de las subsidiarias de la compañía relevante, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
- aprobar la adquisición, disposición, modificación o gravamen por parte de cualquier empresa de TAM de

cualquier activo mayor a \$15 millones o de cualquier valor accionario o valores convertibles en acciones de cualquier empresa de TAM o la Compañía, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;

- aprobar cualquier inversión en activos no relacionados con el propósito corporativo de cualquier compañía de TAM, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
- suscribir cualquier contrato de monto superior a \$15 millones, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
- suscribir cualquier contrato relacionado con la distribución de utilidades, asociaciones de empresas, colaboraciones de negocios, membresía en alianzas, acuerdos de código compartido, excepto a lo aprobado en los planes de negocios y presupuesto y efectuado, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
- finiquitar, modificar, o renunciar a cualquier derecho o demanda de una compañía relevante o sus subsidiarias en un monto superior a \$15 millones, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
- comenzar, participar en, comprometer o establecer cualquier acción material con respecto a cualquier litigio o proceso en un monto superior a \$15 millones, relacionado con la compañía relevante, excepto en la

medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;

- aprobar la ejecución, modificación, término o ratificación de acuerdos con terceros, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
- aprobar cualquier estado financiero, modificaciones, o cualquier política contable, de dividendos o impositiva de la compañía relevante;
- aprobar el otorgamiento de cualquier interés de valores o garantías de obligaciones de terceros;
- designar ejecutivos distintos al CEO de Holdco I o de TAM Diretoria o reelegir a los actuales CEO de TAM o CFO de TAM; y
- aprobar cualquier voto de la compañía relevante o sus subsidiarias en su capacidad de accionista.

Las actuaciones que requieren aprobación de mayoría calificada de los accionistas son las siguientes:

- aprobar cualquier modificación a los estatutos de cualquier compañía relevante o sus subsidiarias en relación a las siguientes materias: (i) propósitos corporativos; (ii) capital corporativo; (iii) derechos inherentes a cada clase de acciones y sus accionistas; (iv) las atribuciones de reuniones ordinarias de accionistas o las limitaciones a las atribuciones del directorio; (v) cambios en el número

de directores o ejecutivos; (vi) el plazo; (vii) el cambio en las oficinas principales corporativas de una compañía relevante; (viii) la composición, atribuciones y compromisos de la administración de cualquier compañía relevante; y (ix) dividendos y otras distribuciones;

- aprobar la disolución, liquidación o liquidación de una compañía relevante;
- aprobar la transformación, fusión, escisión o cualquier tipo de reorganización corporativa de una compañía relevante;
- pagar o distribuir dividendos o cualquier otro tipo de distribución a los accionistas;
- aprobar la emisión, rescate o amortización de instrumentos de deuda, valores accionarios o valores convertibles;
- aprobar un plan para la disposición por venta, gravámenes u otro de 50% o más de los activos, según se determina en el balance del año anterior, de Holdco I;
- aprobar la disposición por venta, gravámenes u otro de 50% o más de los activos de una subsidiaria de Holdco I representando al menos 20% de Holdco I o aprobar la venta, gravámenes o disposición de valores accionarios de forma tal que Holdco I pierda el control;
- aprobar la concesión de intereses sobre instrumentos o garantías para garantizar obligaciones en exceso del 50% de los activos de una compañía relevante; y

## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de propiedad

• aprobar la ejecución, modificación, términos o ratificación de los actos o acuerdos con partes relacionadas pero sólo en los casos que la ley aplicable requiera la aprobación de dichas materias.

#### Acuerdos de votos, transferencias y otros acuerdos

El grupo controlador de LATAM y TEP Chile han acordado en el Pacto de Accionistas del Grupo Controlador para votar sus respectivas acciones ordinarias de LATAM Airlines Group de la siguiente forma:

• hasta ese momento TEP Chile vende cualquiera de sus acciones ordinarias de LAN (diferentes a las acciones exentas según se define a continuación y en poder de TEP Chile), el Grupo Controlador de LATAM Airlines Group votará sus acciones comunes de LATAM Airlines Group para elegir al directorio de LATAM Airlines Group a cualquier individuo designado por TEP Chile salvo que TEP Chile posea las suficientes acciones ordinarias de LATAM Airlines Group para elegir directamente dos miembros del directorio de LATAM Airlines Group;

• las partes acuerdan votar sus acciones ordinarias de LATAM Airlines Group para apoyar a las otras partes

en remover o reemplazar a directores u otros designados por el directorio de LATAM Airlines Group;

• las partes acuerdan consultar entre ellas y hacer uso de sus esfuerzos de buena fe para lograr acuerdos y actuar en conjunto en todas las acciones (excepto las acciones que requieran de la aprobación de la mayoría bajo la ley chilena) y ser consideradas por el directorio de LATAM Airlines Group o por los accionistas de LATAM Airlines Group;

• las partes acuerdan mantener el tamaño del directorio de LATAM Airlines Group en un total de nueve miembros y mantener el quórum requerido por la mayoría del directorio de LATAM Airlines Group; y

• en caso de que, después de haber realizado esfuerzos de buena fe para lograr un acuerdo en relación a cualquier acción que requiera aprobación por mayoría calificada bajo la ley chilena y un periodo de mediación, las partes no logran dicho acuerdo, entonces TEP Chile ha accedido a dar su voto a la materia que requiera mayoría calificada según lo indicado por los accionistas controladores de LATAM Airlines Group, al cual nos referimos como “voto directo”.

El número de “acciones exentas” de TEP Chile, significa que el número de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group que TEP Chile posee inmediatamente después de la fecha efectiva en exceso del 12,5% de las acciones comunes vigentes de LATAM Airlines Group, se determina en base a la dilución total.

Las partes del Pacto de Accionistas de Holdco I y del Pacto de Accionistas TAM han acordado votar sus acciones con derecho a voto de Holdco I y las acciones de TAM de modo de dar efecto a los acuerdos relacionados con la representación del directorio de TAM discutido anteriormente.

#### Restricciones a las transferencias

De conformidad con el Pacto de Accionistas del Grupo Controlador, los accionistas controladores de LATAM Airlines Group y TEP Chile están sujetos a ciertas restricciones respecto a ventas, transferencias y gravámenes de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y (solamente en el caso de TEP Chile) las acciones con derecho a voto de Holdco I. Excepto por un monto limitado de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, ni los accionistas controladores de LATAM Airlines Group ni los de TEP Chile pueden vender las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, y TEP Chile no puede vender los derechos accionarios de Holdco I, hasta junio de 2015. Con posterioridad, se permitirán las ventas de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group realizadas por cualquiera de las partes, sujeto a (i) ciertas limitaciones de volumen y frecuencia de dicha venta y (ii) sólo en el caso de TEP Chile, TEP Chile debe satisfacer ciertos requerimientos de propiedad mínimos. Con posterioridad a junio de 2022, TEP Chile puede vender todas sus acciones de LATAM Airlines Group y los derechos accionarios de Holdco I como bloque, sujeto a las siguientes condiciones: (i) la aprobación del directorio de LATAM respecto al cesionario; (ii) que la

venta no tenga un efecto adverso; y (iii) que el derecho de adquisición preferente sea en favor de los accionistas controladores de LATAM Airlines Group, condiciones a las que nos referimos colectivamente como “provisiones de venta en bloque”. Un “efecto adverso” se define en el Pacto de Accionistas del Grupo Controlador como un efecto material adverso en la capacidad de Holdco I de recibir los beneficios totales de propiedad de TAM y sus subsidiarias para operar el negocio de aerolínea mundialmente. El grupo controlador de LATAM Airlines Group ha acordado transferir todas las acciones con derecho a voto de Holdco I adquiridas en conformidad con dicho derecho de adquisición preferente de LATAM, por lo mismo pagado por dichas acciones.

Adicionalmente, TEP Chile puede vender a partir de junio de 2015 todas las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y acciones con derecho a voto de Holdco I, sujeto a satisfacer las cláusulas de venta en bloque, si un evento liberación (según descrito anteriormente) ocurriera o si TEP Chile es requerido de realizar uno o más votos dirigidos durante cualquier periodo de 24 meses en dos reuniones (consecutivas o no) de los accionistas de LATAM Airlines Group realizadas al menos 12 meses de separación, y si LATAM Airlines Group no haya ejercido en su totalidad la conversión de opciones descrita anteriormente. Un “evento de divulgación” ocurrirá si (i) se realiza un aumento de capital de LATAM Airlines Group, (ii) TEP Chile no ejercita la totalidad de sus derechos preferentes otorgados bajo la ley chilena aplicable con respecto al aumento de capital en re-

## GOBIERNO CORPORATIVO

### Estructura de propiedad

lación a todas las acciones ordinarias restringidas de LATAM Airlines Group, y (iii) después que se complete el aumento de capital, el individuo designado por TEP Chile para la votación del directorio de LATAM Airlines Group con la colaboración del Grupo Controlador de LATAM Airlines Group, no sea elegido como miembro del directorio de LATAM Airlines Group.

Adicionalmente, después del 22 de junio de 2022 y después que ocurra la fecha de activación de la propiedad total (según se describe a continuación bajo la sección “Opción de Conversión”), TEP Chile podría vender toda o una parte de sus acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, sujeto a (i) el derecho de adquisición preferente en favor de los accionistas controladores de LATAM; y (ii) las restricciones a la venta de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group más de una vez en un periodo de 12 meses.

El Pacto de Accionistas del grupo controlador provee ciertas excepciones a estas restricciones de transferencia para ciertas acciones en prenda de LATAM Airlines Group realizadas por las partes y para transferencias a las compañías afiliadas, en cada caso bajo ciertas circunstancias limitadas.

Adicionalmente, TEP Chile, en el Pacto de Accionistas de Holdco I, aceptó no votar sus acciones con derecho a voto de Holdco I, o tomar cualquier otra acción, en apoyo a cualquier transferencia por parte de Holdco I de acciones o valores convertibles en acciones emitidas por ellos o por TAM, o cualquiera de sus filiales sin el consentimiento previo por escrito de LATAM.

#### Restricciones a las transferencias de acciones de TAM

LATAM acordó en el Pacto de Accionistas de Holdco I no vender o transferir acciones de TAM a cualquier persona (distinta de nuestras filiales), mientras TEP Chile posea acciones con derecho a voto de Holdco I. Sin perjuicio de lo anterior, LATAM tendrá el derecho de realizar dicha venta o transferirla si, al mismo tiempo de dicha venta o transferencia, LATAM (o su cesionario) adquiriera todas las acciones con derecho a voto de Holdco I de propiedad de TEP Chile por un monto igual a la entonces base imponible de TEP Chile en dichas acciones y cualquier costo en que TEP Chile deba incurrir para llevar a cabo dicha venta o transferencia. TEP Chile ha otorgado en forma irrevocable a LATAM el derecho asignable a comprar todas las acciones con derecho a voto de Holdco I de propiedad de TEP Chile en relación a dicha venta.

#### Opción de conversión

Conforme al Pacto de Accionistas del Grupo Controlador y al Pacto de Accionistas de Holdco I, LATAM tiene el derecho unilateral de convertir nuestras acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I al máximo permiti-

do por ley, y a aumentar nuestra representación en los directorios de TAM y Holdco I según lo permitido por las leyes brasileras que controlan la propiedad extranjera y a otras leyes aplicables si la conversión no tuviera un efecto adverso (definido anteriormente en la sección “Restricciones a las Transferencias”). Durante o después de junio de 2022, y después que LATAM haya convertido totalmente todas sus acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I según lo permitido por leyes brasileras y otras leyes aplicables, LATAM tendrá el derecho de adquirir todas las acciones con derecho a voto de Holdco I de propiedad de los accionistas controladores de TAM por un monto igual a su base imponible en dichas acciones y los costos en que deba incurrir para llevar a cabo dicha venta, monto al que nos referimos como “consideración de venta”. Si LATAM no ejerce oportunamente el derecho de compra de estas acciones o si, después del 22 de junio de 2022, LATAM tuviera el derecho bajo las leyes brasileras y otras leyes aplicables de convertir todas las acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I, y si dicha conversión no tuviera un efecto adverso pero no hubiéramos ejercido el derecho en su totalidad en un periodo específico, entonces los accionistas controladores de TAM tendrían el derecho de ofrecernos sus acciones con derecho a voto de Holdco I por un monto igual al precio de venta.

#### Adquisiciones de acciones de TAM

Las partes han acordado que todas las adquisiciones de acciones comunes de TAM por parte de

LATAM Airlines Group, Holdco I, TAM o cualquiera de sus respectivas subsidiarias a partir y después del plazo efectivo de la combinación de negocios serán realizadas por Holdco I. En cuanto a los principales órganos del Gobierno Corporativo de LATAM Airlines Group, estos son el Directorio y el Comité de Directores (que cumple además las funciones de Comité de Auditoría para los fines de la Ley Sarbanes-Oxley de los Estados Unidos de América), junto con los Comités de Estrategia, Finanzas, Liderazgo y Producto, Marca y Programa de Viajero Frecuente creados luego de la asociación entre LAN y TAM. Las principales atribuciones de tales órganos corporativos se detallan a continuación.



## SOSTENIBILIDAD

### Juntos, más sostenibles

#### AFILIACIÓN A ASOCIACIONES [102-13]

##### ARGENTINA

Cámara de Comercio Argentino Brasileña  
Cámara de Compañías aéreas de Argentina (JURCA)  
Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Igualdad y el Crecimiento (CIPPEC)  
Instituto para el Desarrollo Empresarial de la Argentina (IDEA)  
Red de Acción Política (RAP)

##### BRASIL

Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)  
Associação Brasileira de Agências de Viagens (Abav)  
Associação Brasileira de Anunciantes (ABA)  
Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (Aberje)  
Associação Brasileira dos Consolidadores de Passagens Aéreas e Serviços de Viagens (AirTKT)  
Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear)  
Associação Brasileira de Franchising (ABF)  
Associação Brasileira de Logística (Abralog)  
Associação Brasileira das Operadoras de Turismo (Braztoa)

Associação Brasileira de Relações Empresa-Cliente (Abrarec)  
American Chamber of Commerce (Amcham Brasil)  
Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS)  
Conselho Nacional de Auto-regulamentação Publicitária (Conar)  
Flight Safety Foundation (FSF)  
Grupo de Estudos Tributários Aplicados (Getap)  
Instituto Brasileiro de Executivos de Finanças (Ibef)  
Instituto Brasileiro de Hospitalidade Empresarial (IBHE)  
Interactive Advertising Bureau (IAB Brasil)  
Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (Jurcaib)  
Oficina de Convenciones de Sao Paulo – Fundação 25 de Janeiro  
Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA)  
Rede Empresarial WWF

##### CHILE

Asociación Chilena de Aerolíneas (ACHILA)  
Cámara Chileno-Brasileña de Comercio (CBC)  
Cámara Chileno Norteamericana de Comercio (Amcham – Chile)  
Cámara de Comercio Chileno-Argentina  
Cámara Chileno-Colombiana de Comercio  
Cámara de Comercio Chileno-Peruana  
Cámara de Comercio de Santiago  
Cámara Oficial Española de Comercio de Chile  
Centro de Estudios Públicos  
Corporación de Estudios para Latinoamérica ENDEAVOR  
Federación de las Empresas de Turismo de Chile (Fedetur)  
Instituto Chileno de Administración Racional de Empresas (ICARE)  
Pacto Global  
Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA)

##### COLOMBIA

Asociación de transporte Aéreo de Colombia (ATAC)  
Cámara de Comercio e Industria Colombo Chilena

##### ECUADOR

Asociación de Representantes de Líneas Aéreas del Ecuador (ARLAE)  
Cámara de Industrias de Guayaquil  
Cámara de Comercio de Guayaquil  
Cámara de Industrias y Producción de Quito  
Cámara de Turismo del Guayas  
Cámara de Turismo de Galápagos

##### PERÚ

Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)  
Asociación Peruana de Empresas Aéreas (APEA)  
Cámara Binacional de Comercio Peruano Uruguayo  
Cámara Binacional Perú-Brasil (CAPEBRAS)  
Cámara de Comercio Americana del Perú (Amcham)  
Cámara de Comercio Chileno-Peruana  
Cámara Nacional de Turismo (CANATUR)  
Empresa Municipal de Festejos del Cusco (EMUFEC) Perú 2021  
Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEXPERÚ)  
Sociedad Nacional de Industrias  
United Nations Development Program (UNDP) – Empresas que inspiran – Voluntariado Corporativo

## NUESTRO NEGOCIO

### Contexto de la industria

#### MARCO REGULATORIO

##### Reglamentación aeronáutica chilena

Tanto la Dirección General de Aeronáutica Civil (“DGAC”), como la Junta de Aeronáutica Civil (“JAC”) supervisan y regulan la industria de aviación chilena. La DGAC responde directamente ante la Fuerza Aérea de Chile y está encargada de velar por el cumplimiento de las leyes y normativas chilenas que rigen la navegación aérea. La JAC es la autoridad chilena en asuntos de aviación civil.

Fundamentalmente en virtud del Decreto Ley N° 2.564, que regula la aviación comercial, la JAC establece las principales políticas comerciales para la industria aeronáutica en Chile, regula la asignación de las rutas domésticas e internacionales, y la DGAC regula las operaciones de vuelo lo cual incluye al personal, aeronaves, niveles de seguridad, control de tráfico aéreo y administración aeroportuaria.

LATAM Airlines Group S.A. ha obtenido y sigue contando con la autorización que se requiere del gobierno chileno para realizar operaciones de vuelo, incluyendo los certificados de autorización de la JAC y los certificados técnicos operativos de la DGAC, cuya vigencia está sujeta a que se sigan cumpliendo con los estatutos, normas y reglamentos que rigen

a la industria aeronáutica, incluyendo toda norma y reglamento que se pueda adoptar a futuro.

Chile es un estado contratante, así como miembro permanente de la Organización de Aviación Civil Internacional (en inglés, ICAO), una institución de las Naciones Unidas que se estableció en 1947 con el propósito de asistir en la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional. La ICAO establece las pautas técnicas de la industria aeronáutica internacional, las que han sido incorporadas a las leyes y normativas chilenas por las autoridades del país. Ante la falta de una normativa chilena aplicable a los asuntos relacionados con la seguridad o la mantención, la DGAC ha incorporado la mayoría de las pautas técnicas de la ICAO mediante referencias. Tenemos la certeza de que cumplimos con todas las pautas técnicas pertinentes.

##### Derechos de ruta

###### · Rutas Nacionales

A las aerolíneas chilenas no se les exige obtener permisos para transportar pasajeros o carga en las rutas domésticas, sino solo cumplir con las exigencias técnicas y de seguros establecidas, respectivamente por la DGAC y la JAC. Además, no existen barreras normativas que impidan que una aerolínea extranjera cree una filial chilena y entre al mercado nacional chileno mediante esa filial. El 18 de enero de 2012, el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Economía de Chile anunciaron la apertura unilateral de los cielos nacionales de Chile. Esto fue confirmado en noviembre de 2013 y sigue vigente.

###### · Rutas internacionales

Por ser una aerolínea que presta servicios en rutas internacionales, LATAM Airlines Group S.A. está sujeta, además, a una serie de acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil que contemplan la reciprocidad de derechos de tráfico aéreo entre Chile y los países donde LATAM mantiene operación.

No existe garantía alguna de que continuarán vigentes los acuerdos bilaterales que hay actualmente entre Chile y esos gobiernos extranjeros, y una modificación, suspensión o revocación de uno o más de los tratados bilaterales podrían perjudicar nuestras operaciones y resultados financieros.

Los derechos de rutas internacionales, así como los derechos correspondientes de aterrizaje se derivan de una serie de acuerdos de transporte aéreo negociados entre Chile y gobiernos extranjeros. En virtud de tales acuerdos, el gobierno de uno de los países le otorga a otro el derecho de designar la operación de servicios programados entre determinados destinos de ese país a una o más de sus aerolíneas domésticas.

En Chile, cuando se abren rutas hacia y desde ciudades extranjeras, toda aerolínea que reúna los requisitos necesarios puede solicitar el uso de las mismas. Al existir más de un solicitante, en aquellas rutas donde exista restricción de capacidad, la JAC adjudica las frecuencias por un período de cinco años mediante subasta pública. La JAC otorga el uso de las rutas bajo la condición de que la

aerolínea a la que se otorguen las opere de manera permanente. En caso de que una aerolínea deje de operar una ruta durante un período de seis meses o más, la JAC podrá revocar sus derechos sobre dicha ruta. Es posible transferir el uso de las rutas internacionales sin costo. En el pasado hemos pagado por concepto de derechos de uso de las rutas internacionales adjudicados en subastas públicas en las cuales se presentaron más de un solicitante.

##### Política de fijación de tarifas aéreas

Las aerolíneas chilenas pueden fijar sus propias tarifas nacionales e internacionales sin regulación alguna por parte del Gobierno.

En 1997, la Resolución N° 496 de la H. Comisión Resolutiva (antecesor del H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia) aprobó un plan de auto-regulación de tarifas presentado por LATAM para nuestras operaciones nacionales en Chile.

Dicho plan se presentó en cumplimiento a lo ordenado en 1995 por la Resolución N° 445 de la H. Comisión Resolutiva. En términos generales, de acuerdo con este plan, debemos asegurarnos de que los *yields* de las rutas definidas como “no competitivas” por la referida Resolución N° 445 de 1995, no superen a los *yields* de las rutas de distancia similar definidas como “competitivas” por la misma resolución; e informar a la Junta Aeronáutica Civil (JAC) de los aumentos o disminuciones de las tarifas de las referidas rutas “no competitivas” y “competitivas”, en la forma y en los plazos señalados en el mentado plan de autorregulación.

## NUESTRO NEGOCIO

### Contexto de la industria

#### Registro de aeronaves

El Código Aeronáutico Chileno (“CAC”) rige la matrícula de las aeronaves en Chile. Para que una aeronave pueda matricularse o mantenerse matriculada en Chile, su propietario debe ser:

- Una persona natural de nacionalidad chilena.
- Una persona jurídica constituida en Chile que tenga su domicilio principal y su sede real y efectiva en Chile, y cuya mayoría de capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas, entre los demás requerimientos establecidos en el artículo 38 del CAC.
- El Código Aeronáutico faculta expresamente a la DGAC para permitir la matriculación de aeronaves cuyos propietarios no sean personas naturales o jurídicas chilenas, siempre y cuando éstas tengan un domicilio comercial permanente en Chile. Podrán asimismo matricularse en Chile las aeronaves cuyos propietarios no son chilenos, pero que son operadas por chilenos o por una aerolínea afiliada con una entidad aérea chilena.

La matrícula de cualquier aeronave puede ser revocada en caso de no cumplir con los requisitos de matri-

culación, y particularmente en los siguientes casos.

- No se cumplen los requisitos de propiedad.
- La aeronave no cumple con cualquiera de los requisitos aplicables de seguridad que haya estipulado la DGAC.

#### Prevención

La DGAC exige que toda aeronave operada por una aerolínea chilena sea matriculada ante la DGAC o ante otra entidad equivalente que tenga la calidad de supervisor en otro país. Todas las aeronaves deberán contar con un certificado de aeronavegabilidad, ya sea emitido por la DGAC o una entidad equivalente no chilena que tenga facultad de supervisión. Por otra parte, la DGAC no emite los permisos de mantención a una aerolínea chilena hasta que haya evaluado las capacidades que tenga la aerolínea para realizar la mantención.

La DGAC renueva los permisos de mantención anualmente y ha aprobado nuestras operaciones de mantención. Solamente las instalaciones de mantención que cuentan con la certificación de la DGAC o de una entidad equivalente que no sea chilena y que tenga facultad supervisora en el país en el cual se encuentra matriculada la aeronave, podrán efectuar la mantención y las reparaciones de las aeronaves que operan las aerolíneas chilenas.

Asimismo, el personal de mantención de las aeronaves de dichas instalaciones deberá contar con la certificación de la DGAC o de una entidad equiva-

lente que no sea chilena y que tenga la facultad supervisora antes de asumir cualquier cargo de mantención de aeronaves.

#### Seguridad

La DGAC establece y supervisa la implementación de los estándares y las normas de seguridad para la industria aeronáutica comercial chilena.

Dichos estándares y normas se basan en los estándares que han desarrollado las organizaciones internacionales aeronáuticas comerciales. Cada una de las aerolíneas y aeropuertos de Chile deberá presentar ante la DGAC un manual de seguridad aérea en el cual se describen los procedimientos de seguridad que implementan en sus operaciones comerciales aéreas diarias, así como los procedimientos de capacitación del personal en relación con la seguridad. LATAM ha presentado su manual de seguridad aérea a la DGAC. Las aerolíneas chilenas que operan rutas internacionales deberán adoptar medidas de seguridad conforme con los requerimientos aplicables de los acuerdos bilaterales internacionales.

#### Políticas aeroportuarias

La DGAC supervisa y administra los aeropuertos dentro de Chile, incluyendo la supervisión de los cobros por concepto de despegue y aterrizaje. La DGAC propone los costos aeroportuarios, los que aprueba la JAC y son los mismos para todos los aeropuertos. Desde mediados de los 90, se han privatizado una serie de aeropuertos chilenos, incluyendo el Aeropuerto Internacional Arturo Merino

Benítez, de Santiago. En los aeropuertos privatizados, la gerencia aeroportuaria administra las instalaciones bajo la supervisión de la DGAC y la JAC.

#### Regulación medioambiental y de ruido

No existen normas medioambientales importantes ni controles impuestos a las aerolíneas, aplicables a las aeronaves ni que nos afectan dentro de Chile, salvo las leyes medioambientales y normas de aplicación general. Actualmente tampoco existe ninguna norma aplicable a las aeronaves dentro de Chile que restrinja el ruido. Sin embargo, las autoridades chilenas tienen la intención de promulgar un reglamento acerca del ruido ambiental que rijan las aeronaves que vuelan hacia y dentro de Chile. El reglamento que se ha propuesto exigirá que dichas aeronaves cumplan determinadas restricciones en cuanto al ruido, las cuales en el mercado se denominan estándares de la Etapa 3.

La mayoría de la flota de LATAM ya cumple con las restricciones que se han propuesto, por lo tanto, no consideramos que la promulgación de los estándares imponga una carga importante sobre nuestras operaciones.

#### Regulación antimonopolio

En Chile existen dos autoridades en esta materia. El Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (anteriormente la Comisión Resolutiva, y en adelante el “TDLC” o Tribunal), y la Fiscalía Nacional Económica (en adelante, FNE). Cada uno con distintas atribuciones y funciones pero que, en conjunto, se encargan

## NUESTRO NEGOCIO

### Contexto de la industria

de velar por el cumplimiento de la normativa local, la cual se encuentra estipulada en el Decreto Ley N°211 de 1973, y sus modificaciones posteriores (en adelante, Ley de Libre Competencia, o la Ley).

La Ley de Libre Competencia contempla sanciones para toda entidad que lleve a cabo acciones que impidan, restrinjan o entorpezcan la libre competencia, o que tiendan a producir dichos efectos.

La Ley le prohíbe, además, a cualquier empresa que tenga una posición de dominio dentro de un mercado, explotar de manera abusiva dicha posición.

Una persona que se vea perjudicada puede demandar por daños y perjuicios que resulten del incumplimiento de la Ley de Libre Competencia y/o interponer un reclamo ante el Tribunal, a fin de que éste ordene poner fin a la infracción.

El TDLC tiene la facultad de imponer una serie de sanciones ante las infracciones al D.L. 211 que incluyen la rescisión de contratos, la disolución de personas jurídicas y la imposición de multas a las empresas y a personas naturales. Así cómo tam-

bién, contempla penas de cárcel para aquellos casos en los que se lleven a cabo prácticas colusivas.

Los tribunales podrán declarar el pago de indemnización por daños y perjuicios, así como otros agravios (como un requerimiento judicial) cuando corresponda. En octubre de 1997, el Tribunal Antimonopolios aprobó nuestro plan de autorregulación de tarifas.

Desde octubre de 1997, LAN Airlines S.A. y LAN Express siguen un plan de autorregulación, que fue modificado y aprobado por el tribunal de la libre competencia en julio de 2005 y además en septiembre de 2011.

En febrero de 2010, la FNE finalizó la investigación iniciada en el 2007 respecto de nuestro cumplimiento del plan autorregulación y no se hicieron observaciones.

Por medio de la Resolución N°37/2011, dictada el 21 de septiembre de 2011 (la "Resolución"), el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile aprobó la asociación entre LAN y TAM, imponiendo 14 medidas de mitigación a LATAM, cuya regulación y alcance se encuentra establecida en la Resolución, y que a continuación se resumen brevemente para fines meramente referenciales:

**01** Intercambiar cuatro pares de slots diarios en el Aeropuerto de Guarulhos en São Paulo, para ser utilizados exclusivamente para el servicio en la ruta SCL – GRU, en vuelos *non-stop*.

**02** Extender por un período de cinco años su programa de pasajeros frecuentes a las aerolíneas que operen (o manifiesten su intención de operar) las rutas Santiago – São Paulo, Santiago – Río de Janeiro, Santiago – Montevideo y Santiago – Asunción; y que soliciten a LATAM la extensión del referido programa para dicha(s) ruta(s). Ya se terminó el plazo de vigencia de esta medida.

**03** Celebrar acuerdos interlineales en las rutas Santiago – São Paulo, Santiago – Río de Janeiro y/o Santiago – Asunción, con aquellas aerolíneas interesadas que operen dichas rutas y que así se lo soliciten.

**04** Observar ciertas restricciones transitorias de capacidad y oferta en la ruta Santiago – São Paulo.

**05** Implementar determinadas modificaciones al Plan de Autorregulación Tarifaria de LATAM, aplicable a su operación doméstica.

**06** Renunciar antes del 22 de junio de 2014 a alguna de las dos alianzas globales a que pertenecían LAN y TAM a la fecha de la Resolución.

**07** Observar ciertas restricciones en la celebración y mantención, sin previa consulta al H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, de acuerdos de código compartido en determinadas rutas y con aerolíneas miembros o asociadas de una alianza distinta de aquella a la que pertenezca LATAM.

**08** Observar ciertas restricciones en su participación en futuras licitaciones de derechos de tráfico de 3ª, 4ª y 5ª libertad entre Santiago y Lima; y renunciar a (4) cuatro frecuencias de 5ª libertad a Lima.

**09** Manifiestar a las autoridades del transporte aéreo su opinión favorable a la apertura unilateral de cielos para cabotaje en Chile por empresas aéreas de otros Estados, sin exigencias de reciprocidad.

**10** Comprometerse, en todo aquello que le fuere pertinente, a promover el crecimiento y la normal operación de los aeropuertos de Guarulhos en São Paulo y Arturo Merino Benítez en Santiago.

**11** Observar ciertas directrices en el otorgamiento de incentivos a las agencias de viaje.

**12** Mantener en forma transitoria: i) al menos 12 vuelos de ida y vuelta y sin escalas a la semana, operados directamente por LATAM en las rutas entre Chile y Estados Unidos y; ii) al menos 7 vuelos de ida y vuelta y sin escalas a la semana, operados directamente por LATAM en las rutas entre Chile y Europa.

**13** Observar ciertas restricciones en: el ingreso medio de los pasajes aéreos para el transporte de pasajeros, correspondientes a las rutas Santiago – São Paulo y Santiago – Río de Janeiro; y en las tarifas, vigentes y publicadas a la fecha de la Resolución, para el tráfico de carga en cada una de las rutas entre Chile y Brasil.

## NUESTRO NEGOCIO

### Contexto de la industria

**14** Contratar a un consultor independiente, a fin de que dicho tercero asesore a la Fiscalía Nacional Económica por un período de 3 años en la supervisión del cumplimiento de la Resolución por parte de LATAM. Ya se terminó el plazo de vigencia de esta medida.

El Consejo Administrativo de Defensa Económica de Brasil ("CADE") aprobó la asociación entre LAN y TAM por decisión unánime en la sesión del 14 de diciembre de 2011, sujeto a las siguientes condiciones:

- 01** El nuevo Grupo (LATAM) debe renunciar a una de las dos alianzas globales en las que participaba (Star Alliance o **oneworld**).
- 02** Debe ofrecer para intercambio dos pares de slots en el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, para ser utilizados por un tercero interesado en ofrecer vuelos directos non-stop entre São Paulo y Santiago de Chile.

Estas imposiciones están en línea con las medidas de mitigación adoptadas por el TDLC, en Chile. Adicionalmente, la asociación entre LAN y TAM fue

sometida a las autoridades de libre competencia de Alemania, Italia y España. Todas estas jurisdicciones otorgaron aprobaciones incondicionales de esta operación.

### HECHOS ESENCIALES

#### 3 de abril de 2019

##### Comunica Hecho Esencial

De acuerdo a lo establecido en los Artículos 9º y 10º de la Ley de Mercado de Valores, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio en sesión extraordinaria de fecha 8 de julio de 2016, informó en carácter de Hecho Esencial de LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines" o la "Compañía"), inscripción en el Registro de Valores N° 306, lo siguiente:

Con fecha de hoy LATAM Airlines Brasil, filial de LATAM Airlines Group S.A. anunció que ha sido contactado por Elliott Associates L.P., Elliott International L.P., and Manchester Securities Corporation (en adelante "Elliott"), el mayor acreedor de Oceanair Linhas Aéreas S.A. y AVB Holding S.A. (en adelante juntos "Avianca Brasil"), y ha aceptado presentar una oferta en una próxima subasta por al menos una unidad independiente productiva de sus respectivos activos (incluyendo, pero no limitado a

ciertos contratos, certificados de operación, permisos y slots) de la propuesta de reestructuración de Elliot, por un monto mínimo de US\$70 millones. Como parte de los esfuerzos de reestructuración, sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones, LATAM Airlines Brasil también ha comprometido directa e indirectamente hasta US\$13 millones en capital de trabajo para apoyar las operaciones en marcha de la compañía deudora, en la forma de préstamos de reestructuración estándares y en condiciones de mercado, monto de préstamos que será pagado a LATAM Airlines Brasil si la propuesta de reestructuración resulta exitosa.

Con esta fecha se levanta la reserva de la comunicación que fuera enviada en carácter de Hecho Esencial Reservado con fecha 26 de marzo de 2019, cuyo contenido se refunde en los acuerdos a los que se refiere en esta comunicación.

Se hace presente que a esta fecha no es posible determinar los efectos financieros que las materias que se informan pudieren tener sobre los activos, pasivos o resultados de la Compañía ni la fecha cierta en que se podría materializar la adjudicación de la unidad productiva referida, la cual en todo caso se encuentra sujeta a que todas y cualquier autorización gubernamental y de competencia sean oportunamente otorgadas.

La Compañía mantendrá a vuestra Comisión debidamente informada de todo desarrollo relevante que se produzca en relación con los hechos que revela.

#### 9 de abril de 2019

##### Proposición de Distribución Dividendo Definitivo

De acuerdo con lo dispuesto por la Circular N°660, de fecha 22 de octubre de 1986, de vuestra Comisión, y debidamente facultado, cumpla con informar a esta Comisión, con carácter de Hecho Esencial, que en Sesión celebrada con esta misma fecha, el Directorio acordó proponer a la Junta Ordinaria de Accionistas citada para el próximo 25 de abril de 2019, la distribución del Dividendo N°50, Definitivo, Mínimo Obligatorio, hasta completar el 30% de las utilidades líquidas del Ejercicio 2018, esto es, la suma equivalente en pesos de US\$54.580.443,06, lo cual significa repartir un dividendo de US\$0,090006185096 por acción, que se pagaría el día 16 de mayo de 2019, en su equivalente en pesos según el tipo de cambio "observado" publicado en el Diario Oficial al quinto día hábil anterior al día del reparto, es decir, al día 10 de mayo de 2019. En caso que el dividendo sea aprobado en los términos propuestos por el Directorio, tendrán derecho a percibir el dividendo los accionistas inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del día 10 de mayo de 2019.

#### 25 de abril de 2019

##### Distribución de Dividendo Definitivo

De acuerdo con lo dispuesto por la Circular número 660, de fecha 22 de octubre de 1986, de vuestra Comisión, y debidamente facultado, cumpla con informar a vuestra Comisión que en Junta Ordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A.

## NUUESTRO NEGOCIO

### Contexto de la industria

(“LATAM”) celebrada con esta fecha 25 de abril de 2019, se aprobó la distribución de un dividendo signado con el N°50, Definitivo, Mínimo Obligatorio, hasta completar el 30% de las utilidades líquidas del Ejercicio 2018, esto es, la suma equivalente en pesos de US\$54.580.443,06, lo cual significa repartir un dividendo de US\$0,090006185096 por acción, que se pagará el día jueves 16 de mayo de 2019, en su equivalente en pesos según el tipo de cambio “observado” publicado en el Diario Oficial al quinto día hábil anterior al día del reparto, es decir, al día 10 de mayo de 2019.

Tendrán derecho a percibir dicho Dividendo Definitivo los accionistas de la Compañía a prorrata de su respectiva participación en el capital social, de acuerdo al número de acciones que posean inscritas en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior a la fecha del reparto, esto es, a la medianoche del día 10 de mayo de 2019.

El aviso a que se refiere la Sección II de la citada Circular 660 se publicará el día 8 de mayo de 2019, en el diario “La Tercera” de Santiago.

Se adjunta formulario N°1 que establece la misma Circular N°660, debidamente llenado y firmado por el suscrito.

#### 25 de abril de 2019

##### Comunica Hecho Esencial

En virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley N°18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General N°30 de 1989 de esta Superintendencia, me permito informarle en carácter de hecho esencial que en Junta Ordinaria de Accionistas (la “Junta”) de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”) celebrada este día 25 de abril de 2019, los señores accionistas de LATAM procedieron a elegir los miembros del Directorio de LATAM, los cuales durarán en sus funciones por dos años.

En la elección que tuvo lugar en la Junta resultaron electos como Directores las siguientes personas:

1. Sonia J.S. Villalobos;
2. Carlos Heller Solari;
3. Nicolás Eblen Hirmas;
4. Giles Edward Agutter;
5. Henri Philippe Reichstul;
6. Ignacio Cueto Plaza;
7. Juan José Cueto Plaza;
8. Patrick Horn García; y
9. Eduardo Novoa Castellón

Se hace presente al señor Presidente que los Directores indicados en los números 8 y 9 anteriores fueron electos en calidad de Directores Inde-

pendientes, de acuerdo al artículo 50 bis de la Ley N°18.046 sobre Sociedades Anónimas

#### 27 de mayo de 2019

##### Complementa Hecho Esencial de

##### fecha 14 de enero de 2016

##### Responde Oficio Ordinario n° 15.773

##### de fecha 24 de mayo de 2019

De acuerdo a lo establecido en los Artículos 9° y 10° de la Ley de Mercado de Valores, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el directorio de LATAM Airlines S.A. (“LATAM” o la “Compañía”), inscripción en el Registro de Valores N° 306, vengo en complementar el Hecho Esencial y dar respuesta al Oficio Ordinario de la referencia:

• Como es de público conocimiento, con fecha 23 de mayo de 2019, la Excelentísima Corte Suprema acogió las reclamaciones presentadas contra la resolución del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia que se pronunció sobre la consulta relativa a ciertos acuerdo comerciales (*Joint Business Agreements*, “JBAs”) suscritos, de manera separada, entre American Airlines e International Airlines Group – la sociedad holding de British Airways e Iberia – con la Compañía.

• En su parte resolutive el fallo dispone que “no se aprueban los Joint Business Agreements pactados entre LATAM, American Airlines, Iberia y British Airways, sometidos a consulta del tribunal, en todo aquello relativo al transporte aéreo de pasajeros”.

• Como fuera informado inicialmente en enero de 2016, la implementación de los JBAs se encontraba sujeta

a la obtención de las aprobaciones de las autoridades pertinentes en los distintos países donde operan las aerolíneas que forman parte de tales acuerdos.

• Con excepción de Chile, la Compañía obtuvo las aprobaciones para implementar los JBAs en los demás países relevantes a los acuerdos, quedando sólo pendiente a esta fecha el proceso ante el Departamento de Transporte de los Estados Unidos respecto al acuerdo con American Airlines.

• Atendido a este nuevo escenario en Chile, LATAM se encuentra evaluando las alternativas que pudieren existir para implementar los JBAs, sin haber tomado a esta fecha una decisión definitiva. La Compañía informará oportunamente al mercado y a vuestra Comisión cualquier desarrollo relevante que provenga de LATAM respecto a los JBAs.

#### 6 de junio de 2019

##### Colocación de Bonos

De acuerdo a lo establecido en el artículo 9° e inciso segundo del artículo 10° de la Ley N° 18.045 y en la Norma de Carácter General N° 30, y debidamente facultado para ello, informo a ustedes el siguiente hecho esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad”) y sus valores de oferta pública.

Con fecha 22 de abril de 2019, vuestra Comisión autorizó la colocación en el mercado de valores en general, la suma de hasta 5.000.000 Unidades de Fomento de los bonos Serie E (“Bonos Serie E”), que se emitieron con cargo a la línea de bonos a 13

## NUESTRO NEGOCIO

### Contexto de la industria

años registrada en vuestra Comisión con fecha 26 de noviembre de 2018 bajo el número 921.

Cumpliendo con el objetivo de la colocación, con esta fecha se ha efectuado a través de la Bolsa de Comercio de Santiago bajo la modalidad de Remate Holandés, una colocación de bonos de la Sociedad correspondiente a los Bonos Serie E.

Los Bonos Serie E se colocaron por un monto total de 5.000.000 Unidades de Fomento, con vencimiento el día 15 de abril de 2029 y a una tasa de colocación de 2,73% anual.

Los fondos provenientes de la colocación antes señalada, serán destinados a la operación de la Sociedad, y en particular al refinanciamiento de pasivos, financiamiento de inversiones y fines corporativos generales, en aproximadamente un 50%, 30% y 20% respectivamente.

Finalmente, en conformidad con lo establecido en la Circular N° 988 de vuestra Comisión, informamos a usted que en esta etapa no es posible cuantificar los efectos que tendrá esta operación en los resultados de la Sociedad.

**18 de julio de 2019**

#### Comunica Hecho Esencial

En conformidad a lo dispuesto en los artículos 9° y 10° de la Ley N°18.045, sobre Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General N°30 de la Superintendencia a su cargo, el suscrito, debidamente facultado al efecto, informa en carácter de Hecho Esencial, lo siguiente:

- (a) Con esta fecha que LATAM Finance Limited (el “Emisor”), una sociedad constituida en las Islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”), ha emitido y colocado en los mercados internacionales, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, bonos garantizados de largo plazo por un monto de US\$200.000.000, con vencimiento el año 2026, a una tasa de interés inicial de 7,000% anual y un rendimiento al vencimiento del 5,979% (los “Bonos 144-A 2026” o la “Emisión”);
- (b) Los Bonos 144-A, serán garantizados por LATAM y tendrán por objeto financiar (i) parcialmente el rescate voluntario parcial por hasta US\$300.000.000 (el “Rescate Voluntario Parcial”), de los bonos emitidos y colocados en los mercados internacionales, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, bonos de largo plazo con vencimiento el año 2020, a una tasa de interés inicial de 7,25%

anual (los “Bonos 144-A 2020”), así como sus intereses devengados y no pagados; (ii) para pagar las comisiones y los gastos incurridos en relación con el Rescate Voluntario Parcial; y (iii) el remanente, de existir, para fines corporativos generales de LATAM.

En conformidad con lo establecido en la Circular N° 988 de la Superintendencia de Valores y Seguros, informamos a usted que en esta etapa no es posible cuantificar los efectos que tendrá esta operación en los resultados de LATAM, en el evento de materializarse.

**10 de septiembre de 2019**

#### Comunica Hecho Esencial

De acuerdo a lo establecido en los Artículos 9° y en los incisos tercero y cuarto del artículo 10° de la Ley de Mercado de Valores No. 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio en su sesión realizada con esta misma fecha, informo en carácter de Hecho Esencial de LATAM Airlines Group SA. (“LATAM Airlines”), inscripción en el Registro de Valores N° 306, lo siguiente:

LATAM informa que con esta fecha la empresa informa que Enrique Cueto P. Chief Executive Officer de LATAM Airlines Group SA, después de 25 años, dejará su cargo a partir del 31 de marzo de 2020.

Se hace referencia al Hecho Esencial Reservado del pasado 6 de noviembre de 2018 en relación al

proceso de selección iniciado por el Directorio en su momento en caso de una eventual sucesión del cargo antes mencionado y se informa que con esta fecha el Directorio de la Sociedad ha designado de forma unánime al señor Roberto Alvo M., actual Chief Commercial Officer de la compañía, como el nuevo Chief Executive Officer de LATAM Airlines Group SA, con efectividad 31 de marzo de 2020.

**26 de septiembre de 2019**

#### Comunica Hecho Esencial

De acuerdo a lo establecido en los Artículos 9° y 10° de la Ley de Mercado de Valores, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio en sesión realizada con esta fecha, informo en carácter de Hecho Esencial de LATAM Airlines Group S.A. (“LTM” o la “Compañía”), inscripción en el Registro de Valores N° 306, que ha suscrito un acuerdo marco con Delta Air Lines, Inc. (“DAL”), cuyos principales términos y condiciones se resumen a continuación:

1. Oferta Pública de Adquisición de Acciones. DAL se obligó a realizar una oferta pública de adquisición de acciones para adquirir el 20% de las acciones de LTM (la “OPA”). La OPA será por el precio de 16 dólares de los Estados Unidos de América (“US\$”) por acción.

La obligación de DAL de lanzar la OPA se encuentra sujeta al cumplimiento de condiciones habituales para este tipo de operaciones, incluyendo la obtención de la autorización de libre compe-

## NUESTRO NEGOCIO

### Contexto de la industria

tencia correspondiente en los Estados Unidos de América.

La OPA estará sujeta a la condición de éxito consistente en permitir a DAL adquirir acciones de la Compañía que representen al menos un 15% de su capital. Adicionalmente, contemplará causas objetivas de caducidad habituales para operaciones de esta naturaleza.

**2. Alianza Estratégica.** En forma independiente a la OPA y cualquiera sea su resultado, LTM y DAL acordaron formar una alianza estratégica (la "Alianza Estratégica") en las rutas non-stop entre los Estados Unidos de América y Canadá, y los países de Sudamérica con acuerdos de cielos abiertos, y en las conexiones de dichas rutas. La Alianza Estratégica también comprende el diseño conjunto de redes, las operaciones de carga, y códigos compartidos recíprocos. Para estos efectos, LTM y DAL han acordado utilizar sus mejores esfuerzos razonables para suscribir los acuerdos definitivos respecto a esta materia tan pronto como sea posible, y en todo caso dentro de los 210 días siguientes a esta fecha.

Es la intención de LTM y DAL implementar la Alianza Estratégica simultáneamente respecto a todos los países de Sudamérica, Estados Unidos y Canadá en los cuales no se requiera una autorización regulatoria para su implementación y/o en los cuales se hayan obtenido las autorizaciones regulatorias pertinentes. Para este efecto, se solicitarán las autorizaciones regulatorias a las autoridades en todas las jurisdicciones en que ello sea procedente. Sin perjuicio de lo anterior, en el evento que las autorizaciones regulatorias en los Estados Unidos de América, la República Federativa de Brasil y la República del Perú - de ser necesaria - hayan sido obtenidas, LTM y DAL podrán acordar implementar la Alianza Estratégica únicamente en aquellos países en los cuales se hayan obtenido las autorizaciones respectivas y en aquellos en que éstas no sean requeridas.

De ser exitosa la OPA, DAL se obligó a lo siguiente respecto a su participación accionaria en LTM:

- Desde la fecha en que finalice la OPA y hasta la fecha de implementación de la Alianza Estratégica según se indica en el párrafo anterior (la "Fecha de Implementación"), (y) DAL se obligó a no incrementar su participación en la Compañía sobre el 20%; en el entendido, sin embargo, que si un accionista de LTM (o grupo de accionistas con un controlador común) que actualmente tenga menos de un 20% de participación en la misma, adquiere acciones de la Compañía en exceso del 20%, DAL podrá adquirir una participación mayor, pero en ningún caso en

exceso del 24,99% de las acciones de la Compañía; y (z) DAL se obligó a no bajar del 20% o del porcentaje de acciones de la Compañía efectivamente adquirido en la OPA por sobre el 15%.

- Con posterioridad al vencimiento del plazo referido y hasta el segundo aniversario contado desde la Fecha de Implementación, DAL estará obligada a no incrementar su participación en la Compañía sobre el 24,99% ni a bajar del 15%.

- En ningún caso DAL podrá vender acciones de la Compañía a otras aerolíneas con sede en Sudamérica, Centroamérica y el Caribe, salvo que la transferencia sea hecha en el contexto de una operación abierta al mercado, o cuente con el acuerdo de la Compañía.

Asimismo, DAL se obligó a desprenderse de su participación accionaria en LTM de modo que ésta quede por debajo del 5% en caso de que al 31 de marzo de 2024 la Alianza Estratégica no se hubiere hecho efectiva. Igualmente, en el evento que la Alianza Estratégica terminase por incumplimiento de DAL, DAL se obligó a no transferir sus acciones en la Compañía a otros accionistas (o grupos de accionistas con un controlador común) que sean titulares de un 10% o más de las acciones de LTM.

DAL compensará a LTM los costos en que ésta deba incurrir durante el período de transición hasta la implementación de la Alianza Estratégica,

y se obligó, en consecuencia, a pagar a la Compañía US\$350 millones, sin perjuicio de que en caso de que los costos fuesen superiores a dicha cantidad por razones extraordinarias, LTM y DAL deberán negociar de buena fe los potenciales pagos adicionales que procedan. El pago de los US\$350 millones no está condicionado al éxito en la implementación de la Alianza Estratégica, y deberá ser efectuado por DAL de acuerdo al siguiente calendario: (i) US\$150 millones dentro de los tres días hábiles siguientes a esta fecha; y (ii) US\$200 millones, en ocho cuotas trimestrales de US\$25 millones cada una, pagaderas a contar del 31 de marzo de 2020.

**3. Transferencia de Aeronaves.** Con independencia de las operaciones a que se refieren los párrafos que preceden, LTM y DAL han acordado: (i) suscribir un contrato de transferencia de aeronaves, en virtud del cual, DAL adquirirá ciertas aeronaves que forman parte de la flota de LTM; y (ii) DAL acuerda asumir el compromiso de LTM de cederle su posición contractual bajo ciertos contratos de compraventa de aeronaves suscritos con Airbus SAS.

Finalmente, informamos que la Compañía pondrá término a su membresía en la alianza oneworld y no perseverará en el acuerdo denominado *Joint Business Agreement* suscrito con American Airlines y que fuera informado en los Hechos Esenciales de fecha 14 de enero de 2016 y 27 de mayo de 2019.



## NUESTRO NEGOCIO

### Contexto de la industria

Con esta fecha se levanta la reserva de la comunicación que fuera enviada en carácter de Hecho Esencial Reservado con fecha 10 de septiembre de 2019, cuyo contenido se refunde en esta comunicación.

A esta fecha no es posible determinar los efectos financieros que las materias que se informan pudiesen tener sobre los activos, pasivos o resultados de la Compañía. Se estima que las autorizaciones de libre competencia de la que depende el lanzamiento de la OPA se obtendrán dentro de los próximos 180 días, y que las autorizaciones para la implementación de la Alianza Estratégica serán obtenidas dentro de los próximos 18 meses. La Compañía mantendrá a vuestra Comisión debidamente informada de todo desarrollo relevante que se produzca en relación con los hechos que revela.

#### 6 de diciembre de 2019

##### Comunica Hecho Esencial

De acuerdo a lo establecido en los Artículos 9° y en los incisos tercero y cuarto del artículo 10° de la Ley de Mercado de Valores y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente fa-

cultado por el Directorio en su sesión realizada con fecha 2 de diciembre de 2019, informo en carácter de **HECHO ESENCIAL** de LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines"), inscripción en el Registro de Valores N° 306, lo siguiente:

1. Mediante Hecho Esencial de fecha 14 de enero de 2016, LATAM Airlines informó la suscripción de acuerdos comerciales con las aerolíneas British Airways e Iberia, a través de International Airlines Group S.A. ("IAG"). Asimismo, informó que la implementación de estos acuerdos comerciales se encontraba sujeta a aprobaciones de autoridades pertinentes.
2. En consideración a lo anterior y a diversos factores comerciales en el contexto de cambios en el mercado de la aviación desde el anuncio en enero de 2016, IAG y LATAM Airlines han decidido que no implementarán el *Joint Business Agreement* o JBA anunciado, habiendo puesto término a los contratos asociados a dicha transacción con fecha 2 de diciembre de 2019.
3. Los demás contratos vigentes entre LATAM Airlines y IAG, tales como interlineales, acuerdos de código compartido, contratos de acceso a salones VIP y programa de pasajeros frecuente entre las aerolíneas mantienen su vigencia, sin ningún impacto en los pasajeros.

Con esta fecha se levanta la reserva de la comunicación que fuera enviada en carácter de He-

cho Esencial Reservado con fecha 2 de diciembre de 2019, cuyo contenido se refunde en esta comunicación.

#### 30 de diciembre de 2019

##### Comunica Hecho Esencial

De acuerdo a lo establecido en el artículo 9° y en el inciso segundo del artículo 10° de la Ley de Mercado de Valores y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, informo en carácter de **HECHO ESENCIAL** de LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines"), inscripción en el Registro de Valores N° 306, lo siguiente:

1. Con fecha 29 de diciembre de 2019, Delta Air Lines, Inc ("Delta") publicó en los diarios electrónicos La Nación ([www.lanacion.cl](http://www.lanacion.cl)) y El Líbero ([www.ellibero.cl](http://www.ellibero.cl)) el aviso de resultado de su oferta pública de adquisición de acciones de LATAM Airlines (la "OPA"). Conforme a lo señalado en dicho aviso, producto de la OPA Delta adquirió 121.281.538 acciones de LATAM Airlines, representativas del 20% del total de acciones emitidas, suscritas y pagadas de LATAM Airlines.
2. Mediante hecho esencial de esta fecha, Costa Verde Aeronáutica S.A. ("CVA"), declaró haber vendido a Delta en la OPA, 36.748.228 acciones de LATAM Airlines. Producto de lo anterior, CVA disminuyó su participación accionaria (directa e indirecta) en LATAM Airlines desde la cantidad de 159.137.727 acciones, representativas de un 26,24% del capital accionario de LATAM Airlines,

a la cantidad de 122.389.499 acciones, representativas de un 20,18%. De acuerdo a la información del registro de accionistas a fecha, CVA continúa siendo el principal accionista individual de LATAM Airlines.

3. Por referirse exclusivamente a la propiedad y el control de LATAM Airlines, las materias objeto de este hecho esencial no tienen efectos financieros sobre los activos, pasivos o resultados de LATAM Airlines.

## NUESTRO NEGOCIO

### Gestión de riesgos

#### FACTORES DE RIESGO RELATIVOS A NUESTRA EMPRESA

*Nuestros activos incluyen un monto importante de plusvalía.*

Nuestros activos incluían US\$2.209.6 millones de plusvalía al 31 de diciembre de 2019. Bajo las NIIF, la plusvalía está sujeta a una prueba anual de deterioro y podría requerir pruebas más frecuentes si los eventos o circunstancias indican un deterioro potencial. En 2019, principalmente como resultado de la depreciación del real brasileño contra el dólar estadounidense, el valor de nuestra plusvalía decreció en un 3,7% comparada con 2018. Cualquier deterioro podría resultar en el reconocimiento de un cargo sustancial a los ingresos en nuestro estado de resultados, que podría impactar de manera importante y adversa nuestros resultados consolidados del periodo en el que ocurre el deterioro.

*Una falla en implementar exitosamente nuestra estrategia o en ajustar la estrategia a la situación económica actual dañaría nuestro negocio y el valor de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.*

Hemos desarrollado un plan estratégico con el objetivo de convertirnos en una de las aerolíneas más admiradas a nivel mundial y de renovar nuestro compromiso con una rentabilidad sostenida y mayores rendimientos para los accionistas. Nuestra estrategia requiere que identifiquemos propuestas de valor que resulten atractivas para nuestros clientes, que identifiquemos eficiencias en nuestras operaciones diarias y que nos transformemos en una empresa más fuerte y resistente a los riesgos. Un principio de nuestro plan estratégico es la adopción de un nuevo modelo de viaje para los servicios domésticos e internacionales para atender las dinámicas cambiantes de clientes e industria y así aumentar nuestra competitividad. El nuevo modelo de viaje se basa en una reducción continua de los precios de los pasajes, lo que vuelve el viajar por vía aérea más accesible para un público más amplio y en particular para quienes desean volar más a menudo. Este modelo requiere de esfuerzos continuos de reducción de costos, aumentando los ingresos de las actividades auxiliares. Aunado a estos esfuerzos, la Empresa sigue implementando una serie de iniciativas para reducir el costo por ASK en todas sus operaciones, así como desarrollar iniciativas de ingresos adicionales. Las dificultades en la implementación de nuestra estrategia podrían afectar negativamente nuestro negocio, los resultados de la operación y el valor de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

*Nuestros resultados financieros están expuestos a fluctuaciones de monedas extranjeras.*

Elaboramos y presentamos nuestros estados financieros consolidados en dólares estadounidenses. LATAM y sus filiales operan en diversos países y enfrentan el riesgo de variación en tipos de cambio de monedas extranjeras contra el dólar estadounidense entre monedas de estos distintos países. Las variaciones en el tipo de cambio entre el dólar estadounidense y las monedas de los países en donde operamos podrían afectar de manera negativa nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Si el valor del real brasileño y el peso chileno u otras monedas en las que estén denominados los ingresos se reduce contra el dólar estadounidense, nuestros resultados de operación y condición financiera se verán afectados. El tipo de cambio del peso chileno, el real brasileño y otras monedas contra el dólar podría variar sustancialmente en el futuro.

Cambios en las políticas económicas de los gobiernos de Chile, Brasil y otros países que afecten los tipos de cambio también podrían afectar negativamente nuestro negocio, nuestra situación financiera, los resultados de operación y el rendimiento para nuestros accionistas sobre sus acciones ordinarias o ADS.

*Dependemos de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en muchos de los países donde operamos y nuestro negocio podría verse afectado si alguna de nuestras alianzas estratégicas o relaciones comerciales se termina.*

Mantenemos una cantidad de alianzas y otras relaciones comerciales en muchas de las jurisdicciones

en donde operan LATAM y sus filiales. Estas alianzas o relaciones comerciales nos permiten ampliar nuestra conectividad y, en algunos casos, ofrecer a los clientes servicios que no tendríamos a su alcance de otro modo. Si alguna de nuestras alianzas estratégicas o relaciones comerciales se deteriora o si alguno de estos acuerdos se da por terminado, nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de operación podrían verse afectados de manera adversa.

*Nuestro negocio y resultados de operación podrían verse afectados si no logramos obtener y mantener rutas, acceso adecuado a los aeropuertos, slots y otros permisos de operación. Asimismo, los problemas técnicos u operacionales con la infraestructura aeroportuaria de las ciudades en donde nos enfocamos podrían afectarnos de manera adversa.*

Nuestro negocio depende de nuestro acceso a rutas y aeropuertos clave. Los acuerdos bilaterales de aviación entre los países, las leyes de cielo abierto y las autorizaciones locales de aviación a menudo conllevan consideraciones políticas y de otra índole sobre las que carecemos de control. Nuestras operaciones podrían verse limitadas por cualquier retraso o incapacidad para obtener acceso a rutas y aeropuertos clave, incluyendo:

- limitaciones sobre nuestra capacidad para procesar más pasajeros;
- la imposición de restricciones sobre la capacidad de vuelo;
- la incapacidad de obtener o mantener derechos de ruta en mercados locales o bajo acuerdos bilaterales; o

## NUESTRO NEGOCIO

### Gestión de riesgos

- la incapacidad de mantener nuestros slots existentes y obtener slots adicionales.

Operamos una gran cantidad de rutas internacionales sujetas a acuerdos bilaterales, así como vuelos domésticos dentro de Chile, Perú, Brasil, Argentina, Ecuador y Colombia, sujetos a autorizaciones locales de acceso a rutas y aeropuertos. Ver “Ítem 4. Información sobre la Compañía —B. Visión General del Negocio—Regulación.”

No podemos asegurar que continuarán los acuerdos bilaterales existentes con los países en donde están establecidas nuestras empresas, ni los permisos de los gobiernos extranjeros. Cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. La suspensión de nuestro permiso para operar en ciertos aeropuertos, destinos y slots o la imposición de otras sanciones también podrían tener un efecto negativo importante. Un cambio en la administración de las leyes y regulaciones actuales o la adopción de nuevas leyes o regulaciones en los países en donde

operamos que restrinjan nuestro acceso a rutas, aeropuertos u otros podría tener un importante efecto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera o los resultados de nuestras operaciones.

Además, nuestras operaciones y estrategia de crecimiento dependen de las instalaciones e infraestructura de los aeropuertos clave, que comprenden el Aeropuerto Internacional de Santiago, los Aeropuertos Internacionales de Guarulhos y Congonhas en São Paulo, el Aeropuerto Internacional de Brasilia y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima.

Actualmente, el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago enfrenta una importante expansión que debe quedar completada para 2021. Si la expansión sigue con retrasos, ello seguramente impactará nuestras operaciones y afectará nuestra capacidad para permanecer competitivos.

Uno de los principales riesgos operativos que enfrentamos a diario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima es el número limitado de posiciones de estacionamiento. Además, la infraestructura interior del aeropuerto limita nuestra capacidad para gestionar las conexiones y lanzar nuevos vuelos a causa de la falta de puertas de embarque y el aumento en los controles de seguridad e inmigración. El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima actualmente está en importante expansión, que debería completarse para el 2024. Cualquier retraso podría impactar negativamente nuestras operaciones, limitar nuestra capacidad de crecimiento y afectar nuestra competitividad en el país y en la región.

Los aeropuertos de Brasil, como son los aeropuertos internacionales de Brasilia y São Paulo (Guarulhos), cuentan con un número reducido de slots de despegue y aterrizaje por día debido a limitaciones estructurales. Cualquier condición que evite o retrase nuestro acceso a los aeropuertos o a rutas que son vitales para nuestra estrategia o bien, nuestra incapacidad de mantener los slots existentes y obtener otros más, podría en gran medida afectar adversamente nuestras operaciones.

***Una parte importante de nuestros ingresos por transporte de carga proviene de relativamente pocos tipos de productos y podría verse afectada por eventos que afecten su producción, comercialización o demanda.***

Nuestra demanda de transporte de carga, especialmente entre exportadores latinoamericanos, se concentra en un número limitado de categorías de productos, como exportaciones de pescado, productos del mar y fruta de Chile, espárragos de Perú y flores frescas de Ecuador y Colombia. Eventos que afecten de manera adversa la producción, comercialización o demanda de estos bienes podrían impactar negativamente el volumen de los bienes que transportamos y podríamos sufrir un efecto relevante sobre los resultados de nuestras operaciones. Las medidas futuras de protección comercial implementadas por o en contra de los países a los que ofrecemos servicios de carga podrían tener un impacto en los volúmenes de tráfico de carga y afectar de manera adversa nuestros resultados financieros. Algunos de nuestros productos de carga son susceptibles a los tipos de cambio y, por ende, los volúmenes de

tráfico podrían verse afectados por la apreciación o depreciación de las monedas locales.

***Nuestras operaciones están sujetas a variaciones en el suministro y costo del combustible para aviones (jet fuel), lo que podría impactar negativamente en nuestro negocio.***

Mayores precios de este combustible podrían tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Históricamente, los costos del combustible de aviación han representado una parte importante de nuestros gastos de operación y significaron un 30,2% de nuestros gastos de operación en 2019. Para obtener información adicional, ver “Ítem 4. Información sobre la Compañía —B. Panorama del Negocio— Suministro de Combustible.” Tanto el costo como la disponibilidad del combustible están sujetos a muchos factores económicos y políticos y eventos que no podemos controlar ni predecir, como son circunstancias políticas y económicas internacionales, como la inestabilidad política en los principales países exportadores de petróleo. Cualquier escasez futura en el suministro de combustible (por ejemplo, como resultado de recortes en la producción por parte de la Organización de Países Exportadores de Petróleo “OPEP”), una interrupción en las importaciones de crudo, interrupciones en el suministro como resultado de condiciones climatológicas adversas o catástrofes naturales, acciones laborales como la huelga de transportistas en Brasil en 2018, la persistencia de los disturbios en el Medio Oriente y otros factores, podrían resultar en un alza

## NUESTRO NEGOCIO

### Gestión de riesgos

en los precios del combustible o en la reducción de los servicios regulares de las aerolíneas. No podemos garantizar que podremos contrarrestar cualquier incremento en el precio del combustible mediante incrementos en nuestras tarifas aéreas. Además, una baja en los precios del combustible podría resultar en una reducción en las tarifas aéreas, a través de la disminución o eliminación del cargo por combustible. Hemos firmado contratos para la cobertura del combustible, pero no podemos asegurar que dichos contratos bastarán para protegernos de un aumento en los precios del combustible en el futuro cercano o a largo plazo. Además, si bien estos contratos de cobertura están diseñados para limitar el efecto de un alza en los precios del combustible, nuestros métodos de cobertura también podrían limitar nuestra capacidad para aprovechar cualquier descenso en los precios del combustible, como sucedió en 2015 y, en menor medida, en 2016. Ver “Ítem 11. Declaraciones Cuantitativas y Cualitativas de Riesgo de Mercado — Riesgo de Variación en Precios del Combustible.”

*Dependemos de mantener una alta tasa de utilización de aviones para aumentar nuestros ingresos y absorber nuestros costos fijos, lo que nos deja particularmente vulnerables a los retrasos.*

Un elemento clave de nuestra estrategia es mantener una alta tasa diaria de utilización de aeronaves, que mide la cantidad de horas que usamos nuestros aviones por día. Una alta utilización diaria de aviones nos permite maximizar la cantidad de ingresos que generamos a través de éstos y absorber los costos fijos relacionados con nuestra flota y se consigue, en parte, a través de la reducción de tiempos de servicio en los aeropuertos y del desarrollo de horarios que nos permiten aumentar las horas promedio de vuelo diario. Nuestra tasa de utilización de aviones podría verse afectada de manera adversa por diversos factores que están fuera de nuestro control, incluyendo tráfico aéreo y congestión en aeropuertos, condiciones climáticas adversas, mantenimientos no anticipados y retrasos debido a terceros proveedores de servicios que se relacionen con asuntos como abastecimiento de combustible y servicio de asistencia en tierra a aeronaves (*ground handling*). Si un avión se retrasa, las demoras resultantes podrían provocar una disrupción en nuestro desempeño operativo y tener un impacto financiero sobre nuestros resultados.

*Volamos con aviones Airbus y Boeing y dependemos de éstos, por lo que nuestro negocio podría verse afectado si no recibimos las entregas de aviones a tiempo, si las aeronaves de estas empresas no estuvieran disponibles o si el público tuviera una percepción negativa de nuestros aviones.*

Conforme ha aumentado nuestra flota, nuestra dependencia de Airbus y Boeing también lo ha hecho. Al 31 de diciembre de 2019, LATAM Airlines Group cuenta con una flota de 263 aviones Airbus y 79 Boeing.

Los riesgos relacionados con Airbus y Boeing incluyen:

- nuestro fracaso o incapacidad para obtener a tiempo aviones, partes o servicios de soporte relacionados de parte de Airbus o Boeing, debido a una alta demanda, retrasos en las entregas de aviones u otros factores;
- interrupción del servicio de flotas a causa de necesidades de mantenimientos no programados o no anticipados para estos aviones;
- que las autoridades chilenas u otras autoridades de aviación emitan directrices que restrinjan o prohíban el uso de nuestros aviones Airbus o Boeing o que requieran de inspecciones o mantenimientos prolongados;
- percepción adversa del público sobre un fabricante debido a asuntos de seguridad, publicidad negativa u otros problemas, reales o percibidos, o en caso de un accidente; o
- demoras entre el tiempo en que percibimos la necesidad de adquirir nuevos aviones y el tiempo que nos lleva hacer los arreglos con Airbus y Boeing o con un tercero proveedor para que entreguen estos aviones.

La incidencia de uno o más de estos factores podría limitar nuestra capacidad de usar los aviones para generar utilidades, responder a una mayor demanda o limitar de otro modo nuestras operaciones y afectar nuestro negocio de manera adversa.

*Si no podemos incorporar los aviones arrendados a nuestra flota con cuotas y términos aceptables en el futuro, nuestro negocio podría verse afectado de manera adversa.*

Una parte importante de nuestra flota aérea está su-

jeta a arrendamientos a largo plazo. Nuestros arrendamientos típicamente duran tres a 12 años desde la fecha de entrega. Podríamos enfrentar mayor competencia o una oferta limitada de aviones arrendados, lo que nos dificultaría negociar bajo términos competitivos al expirar nuestros arrendamientos operativos actuales o arrendar capacidad adicional necesaria para nuestro nivel meta de operaciones. Si nos vemos obligados a pagar tasas de arrendamiento mayores a futuro para mantener nuestra capacidad y la cantidad de aviones en nuestra flota, nuestra rentabilidad podría verse afectada de manera adversa.

*Nuestro negocio podría verse afectado de manera adversa si no podemos pagar nuestra deuda o cumplir con nuestros requisitos financieros futuros.*

Tenemos un alto nivel de deuda y obligaciones de pago bajo nuestros arrendamientos de aviones y acuerdos de deuda financiera. Requerimos cantidades importantes de financiamiento para cubrir nuestras necesidades de capital para aviones y podríamos requerir financiamiento adicional para fondar nuestras otras necesidades comerciales. No podemos garantizar que tendremos acceso o que podremos acordar financiamiento en el futuro bajo condiciones favorables. Mayores costos de financiamiento podrían afectar nuestra capacidad para ampliar o renovar nuestra flota, que a su vez podría afectar nuestro negocio de manera adversa.

Además, la mayoría de nuestras propiedades y equipo está supeditada a gravámenes para garantizar nuestra deuda. En caso de que no podamos realizar

## NUESTRO NEGOCIO

### Gestión de riesgos

los pagos sobre la deuda garantizada, la ejecución de los gravámenes por parte de nuestros acreedores podría limitar o acabar con nuestra capacidad para usar las propiedades y el equipo afectados para cubrir nuestras necesidades operativas y generar ingresos.

Asimismo, las condiciones externas de los mercados financieros y de crédito podrían limitar la disponibilidad de fondeo en momentos particulares o aumentar sus costos, lo que podría afectar nuestra rentabilidad y posición competitiva de manera adversa y resultar en menores márgenes de interés netos, ingresos y flujos de efectivo, así como en menores rendimientos sobre el capital social y el capital invertido. Los factores que pueden afectar la disponibilidad de fondeo o provocar un aumento en nuestros costos de fondeo incluyen crisis macroeconómicas a nivel mundial, reducciones de nuestra calificación crediticia o de la de nuestras emisiones y otras disrupciones de mercado potenciales.

Rolls-Royce sigue enfrentando retrasos en su programa de motores Trent 1000, usados en la flota de Boeing 787 de LATAM, con una mayor demanda de inspecciones y mantenimiento. Esto ha afectado la disponibilidad y la flexibilidad operativa de este avión

para los operadores a nivel mundial, donde el impacto para LATAM alcanzó un máximo en julio de 2018. Actualmente, LATAM cuenta con tres aviones en tierra en espera de motores. Si bien la situación ha mejorado en gran medida, no existe garantía de que no continuará y, por ende, que no reducirá la disponibilidad de los aviones Boeing 787, afectando así las operaciones y los resultados financieros de manera negativa.

***Tenemos una exposición importante a la tasa LIBOR y otras tasas de interés flotantes; los aumentos en las tasas de interés incrementarán nuestros costos de financiamiento y podrían tener efectos adversos sobre nuestra situación financiera y nuestros resultados de operación.***

Estamos expuestos a las variaciones de tasas de interés, principalmente en relación con la Tasa Interbancaria de Oferta de Londres (“LIBOR”) en dólares estadounidenses. Muchos de nuestros arrendamientos financieros están denominados en dólares y devengan intereses a tasa flotante. 38.4% de nuestra deuda consolidada pendiente al 31 de diciembre de 2019 devenga intereses a tasa flotante (luego de aplicar los contratos de cobertura de intereses). La volatilidad de la LIBOR y otras tasas de referencia podría aumentar nuestros pagos periódicos de intereses y arrendamiento y tener un efecto adverso sobre el total de nuestros costos de financiamiento. Es posible que no podamos ajustar nuestros precios adecuadamente para contrarrestar cualquier aumento en los costos de financiamiento, lo que tendría un efecto adverso sobre los resultados de nuestras operaciones.

El 27 de julio de 2017, la Autoridad de Conducta Financiera (la autoridad reguladora de la LIBOR) anunció que pretende dejar de obligar a los bancos a enviar tasas para el cálculo de la LIBOR después del 2021. No está claro si se establecerán nuevos métodos para calcular la LIBOR de manera que siga existiendo después del 2021. La Reserva Federal de Los Estados Unidos, en conjunto con el Comité de Tasas de Interés Alternativas, está considerando reemplazar la LIBOR para el dólar con un índice de nueva creación, calculado con base en acuerdos de recompra respaldados por bonos del tesoro. El impacto de una transición tal alejándose de la LIBOR podría ser significativo para nosotros, debido a nuestro alto endeudamiento. No es posible predecir el efecto de estos cambios, otras reformas o el establecimiento de tasas de referencia alternativas en el Reino Unido, los Estados Unidos o en otras partes. Ver también el tema sobre el riesgo de tasas de interés en el “Ítem 11. Declaraciones Cuantitativas Y Cualitativas Acerca De Riesgo De Mercado — “Riesgo de Fluctuaciones en Tasas de Interés.”

***Aumentos en los costos de seguros y/o reducciones importantes en la cobertura podrían impactar negativamente nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.***

Eventos importantes que afecten la industria de seguros aéreos (como son ataques terroristas, secuestro de aviones o choques de aerolíneas) podrían resultar en aumentos importantes en las primas de seguros de las aerolíneas o en importantes reducciones en la cobertura de seguros, como sucedió des-

pués del ataque terrorista del 11 de septiembre de 2011. Aumentos adicionales en el costo de los seguros o reducciones en la cobertura disponible podrían tener un impacto negativo sobre nuestros resultados financieros y operativos, así como aumentar el riesgo de sufrir pérdidas por daños no cubiertos.

***Problemas con los sistemas de control de tráfico u otras fallas técnicas podrían interrumpir nuestras operaciones y tener importantes efectos adversos sobre nuestro negocio.***

Nuestras operaciones, incluyendo nuestra capacidad de dar servicio a los clientes, dependen de la operación efectiva de nuestro equipo, incluyendo aviones, sistemas de mantenimiento y sistemas de reservaciones. Nuestras operaciones también dependen de la operación efectiva de los sistemas de control de tráfico aéreo doméstico e internacional y de la infraestructura de control de tráfico aéreo por las autoridades correspondientes en los mercados en donde operamos. Fallas de equipo, escasez de personal, problemas de control de tráfico aéreo y otros factores que pudieran interrumpir las operaciones podrían afectar de manera adversa nuestras operaciones y resultados financieros, así como nuestra reputación.

***Dependemos de un número limitado de proveedores para ciertas partes de aeronaves y motores.***

Dependemos de un número limitado de proveedores de aeronaves, motores de aviones y muchas partes de ambos. Por ende, somos vulnerables a

## NUESTRO NEGOCIO

### Gestión de riesgos

cualquier situación relacionada con el suministro de estos aviones, partes y motores, incluyendo defectos de diseño, problemas mecánicos, cumplimiento contractual por parte de los proveedores o una percepción adversa por parte del público, que resultaría en la necesidad de realizar mantenimientos no programados, en que los clientes eviten la marca o en acciones por parte de las autoridades de aviación, que a su vez derivaría en la incapacidad para operar nuestros aviones. Durante el año 2019, los principales proveedores de LATAM Airlines fueron los fabricantes de aviones Airbus y Boeing.

Además de Airbus y Boeing, LATAM Airlines cuenta con varios proveedores más, principalmente para accesorios, refacciones y componentes para los aviones, entre ellos Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, y Pratt & Whitney Canada.

Durante 2019, Airbus sufrió demoras en la entrega de aviones A320neo en todo el mundo. LATAM actualmente espera la entrega de tres aviones de la familia A320neo en 2020, pero cualquier demora en las entregas podría afectar las operaciones.

Rolls-Royce sigue enfrentando retrasos en su programa de motores Trent 1000, usados en la flota de Boeing 787 de LATAM, con una mayor demanda de inspecciones y mantenimiento. Esto ha afectado la disponibilidad y la flexibilidad operativa de este avión para los operadores a nivel mundial, donde el impacto para LATAM alcanzó un máximo en julio de 2018. Actualmente, LATAM cuenta con tres aviones en tierra en espera de motores. Si bien la situación ha mejorado en gran medida, no existe garantía de que no continuará y, por ende, que no reducirá la disponibilidad de los aviones Boeing 787, afectando así las operaciones y los resultados financieros de manera negativa.

***Nuestro negocio depende ampliamente de terceros proveedores de servicios. El fracaso de estos terceros en cumplir con lo esperado o las interrupciones en nuestra relación con estos proveedores o de sus servicios para nosotros podrían tener un efecto adverso sobre nuestra posición financiera y los resultados de nuestras operaciones.***

Hemos contratado a una cantidad importante de terceros proveedores de servicios para desempeñar un gran número de funciones que son integrales a nuestro negocio, incluyendo operaciones regionales, operación de centros de atención telefónica a clientes, distribución y venta de inventario de asientos aéreos, suministro de infraestructura y servicios, desempeño de procesos comerciales, incluyendo compras y gestión de efectivo, suministro de mantenimiento y reparación de aviones, servicio de comida, servicios terrestres y suministro de diversos servicios (electricidad, agua, etc.) y desempeño de operaciones de abastecimiento

de combustible aéreo, entre otras funciones y servicios vitales. No tenemos control directo sobre estos terceros proveedores de servicios, aunque sí firmamos acuerdos con muchos de ellos que definen el desempeño en servicio esperado. Sin embargo, cualquiera de estos terceros proveedores de servicios podría incumplir con sus compromisos de desempeño de servicio, sufrir interrupciones en sus sistemas que pudieran impactar sus servicios o bien, otros acuerdos con dichos proveedores podrían darse por terminados. Por ejemplo, las reservas de vuelos por clientes y/o agencias de viajes a través de sistemas de reparto global de terceros (GDS por sus siglas en inglés) podrían verse afectadas de manera adversa por interrupciones en nuestra relación comercial con los operadores de los GDS o por problemas en las operaciones de éstos. Tales interrupciones, incluyendo la imposibilidad de llegar a un acuerdo de términos contractuales aceptables cuando venzan los contratos o cuando sean susceptibles de renegociación podrían provocar que la información de vuelo de la aerolínea se vea limitada o no esté disponible para verse, que aumenten sustancialmente las tarifas tanto para nosotros como para los usuarios de los GDS y que afecten nuestra relación con los clientes y las agencias de viaje. El fracaso de cualquier tercero proveedor de servicios en cumplir adecuadamente sus obligaciones de servicio o cualquier otra interrupción de los servicios podría reducir nuestros ingresos y aumentar nuestros gastos o evitar que operemos nuestros vuelos y brindemos otros servicios a nuestros clientes. Además, nuestro negocio, desempeño financiero y reputación podrían verse afectados significativamente si los clientes creen que nuestros servicios no son confiables o satisfactorios.

***Interrupciones o violaciones de seguridad de nuestra infraestructura o sistemas de tecnología de la información podrían afectar nuestras operaciones, comprometer la información de los pasajeros o empleados y exponernos a responsabilidad, posiblemente causando que sufra nuestro negocio y nuestra reputación.***

Un serio error, falla o incidente de seguridad cibernética interno que afecte los sistemas alojados internamente en nuestros centros de datos o externamente en ubicaciones de terceros o bien, una interrupción a gran escala en la infraestructura de tecnología de la que dependemos, como energía eléctrica, telecomunicaciones o la internet, podría afectar nuestra red tecnológica con un impacto potencial sobre nuestras operaciones. Nuestros sistemas de tecnología y la información relacionada también podrían ser vulnerables a una serie de fuentes de interrupción, incluyendo desastres naturales, ataques terroristas, fallas en las telecomunicaciones, virus informáticos, ciberataques y otros problemas de seguridad. Estos sistemas incluyen nuestro sistema de reserva informatizado, sistemas de operaciones de vuelo, sistemas de telecomunicaciones, sitio web, aplicaciones (“apps”) de auto-servicio para clientes, sistemas de mantenimiento, kioscos para realizar el *check-in*, sistemas de entretenimiento a bordo y centros de datos.

Asimismo, como parte de nuestras operaciones comerciales ordinarias, recabamos y almacenamos información sensible, incluyendo datos personales de nuestros pasajeros y empleados, así como infor-

## NUESTRO NEGOCIO

### Gestión de riesgos

mación de nuestros socios comerciales. La operación segura de las redes y los sistemas en los que se almacena, procesa y mantiene este tipo de información es crítica para nuestras operaciones comerciales y estrategia de negocio. Terceros no autorizados podrían intentar acceder a nuestros sistemas o a la información a través de fraudes, engaños o incidentes de ciberseguridad. El hardware y software que desarrollamos o adquirimos podría tener defectos que pudieran comprometer la seguridad de la información de manera inesperada. El menoscabo de nuestros sistemas de tecnología que resulte en pérdidas, divulgación, uso ilícito o acceso a la información de los clientes, empleados y socios comerciales podría resultar en demandas legales o procesos judiciales, responsabilidad o sanciones regulatorias conforme a las leyes que protegen la privacidad de la información personal, interrupciones en nuestras operaciones y daños a nuestra reputación que, por sí solos o en conjunto, podrían afectar de manera adversa nuestro negocio.

*Los aumentos en los costos de la mano de obra, que representan una parte importante de nuestros gastos totales de operación, podrían afectar directamente nuestros ingresos.*

Los costos de la mano de obra representan un porcentaje importante de nuestros gastos de operación totales (18,5% en 2019) y, en ocasiones durante la historia de nuestra operación, hemos experimentado presiones para aumentar los salarios y prestaciones de nuestros empleados. Un aumento importante en los costos de la mano de obra podría resultar en una reducción sustancial de nuestros ingresos.

***Acciones colectivas por empleados podrían causar interrupciones operativas e impactar de manera adversa nuestro negocio.***

Ciertos grupos de empleados, como pilotos, sobrecargos, mecánicos y nuestro personal aeroportuario, tienen habilidades altamente especializadas. Por ende, las acciones perpetradas por estos grupos, como huelgas, abandono de funciones (walk-outs) o paros, podrían afectar seriamente nuestras operaciones e impactar de manera adversa nuestro desempeño operativo y financiero, así como nuestra imagen.

Cualquier huelga, interrupción laboral o paro o cualquier disputa prolongada con los empleados representados por cualquiera de estos sindicatos podría tener un impacto negativo sobre nuestras operaciones. Estos riesgos se ven exacerbados generalmente en periodos de renegociación con sindicatos, lo que suele suceder cada dos a cuatro años, de acuerdo con la jurisdicción y el sindicato. Cualquier renegociación del convenio colectivo podría conllevar importantes aumentos salariales y, por consiguiente, un aumento en nuestros gastos operativos. No llegar a un acuerdo durante las negociaciones con los sindicatos podría requerir que entremos en

un proceso de arbitraje, que usemos recursos financieros y administrativos y, posiblemente, que aceptemos términos que resulten menos favorables para nosotros que los acuerdos existentes. Los empleados que no se encuentran actualmente dentro de un sindicato también podrían integrar nuevos sindicatos que busquen mayores aumentos salariales o beneficios.

***Nuestro negocio podría enfrentar consecuencias adversas si no logramos alcanzar acuerdos colectivos satisfactorios con nuestros empleados sindicalizados.***

Al 31 de diciembre de 2019, alrededor de 46% de nuestros empleados, incluyendo personal administrativo, tripulantes de cabina, sobrecargos, pilotos y técnicos de mantenimiento, son miembros de sindicatos y tienen contratos y acuerdos colectivos que vencen a intervalos regulares. Nuestro negocio, situación financiera y los resultados de nuestras operaciones podrían verse afectados de manera sustancial de no lograr llegar a un acuerdo con cualquier sindicato que represente a dichos empleados o por cualquier acuerdo con un sindicato que contenga términos que no estén en línea con nuestras expectativas o que eviten que compitamos de manera efectiva con otras aerolíneas.

***Podríamos enfrentar problemas para encontrar, capacitar y retener empleados.***

Nuestro negocio es intensivo en mano de obra. Empleamos a un gran número de pilotos, sobrecargos, técnicos de mantenimiento y otro personal operativo y administrativo. De tiempo en tiempo, la industria de la aviación ha enfrentado una escasez de personal

calificado, particularmente pilotos y técnicos de mantenimiento. Asimismo, como sucede normalmente con muchos de nuestros competidores, podríamos, de tiempo en tiempo, enfrentar una rotación importante de nuestros empleados. Si la rotación de empleados, particularmente de pilotos y técnicos de mantenimiento, aumenta drásticamente, nuestros costos de capacitación serán sustancialmente mayores. No podemos asegurar que podremos reclutar, capacitar y retener a los gerentes, pilotos, técnicos y demás personal calificado necesario para continuar con nuestras operaciones actuales o reemplazar a los empleados que dejen la empresa. Un aumento en rotación o la incapacidad para reclutar, capacitar y retener a los empleados calificados a un costo razonable podría tener un importante efecto adverso para nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

### **RIESGOS RELACIONADOS CON LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN Y LOS PAÍSES EN DONDE OPERAMOS**

***Nuestro desempeño depende en gran medida de las condiciones económicas de los países en donde operamos. Condiciones económicas negativas en esos países tendrían un impacto adverso sobre nuestro negocio y los resultados de nuestra operación y provocarían que el precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADS se redujera.***

La demanda de transporte de pasajeros y de carga es muy cíclica y depende en gran medida del crecimiento económico, las expectativas económicas y las variaciones en los tipos de cambio a nivel

## NUESTRO NEGOCIO

### Gestión de riesgos

mundial y local, entre otras cosas. Anteriormente, nuestro negocio se ha visto afectado de manera adversa por recesiones a nivel mundial, poco crecimiento económico en Chile, recesiones en Brasil y Argentina y un desempeño económico deficiente en ciertos países de mercados emergentes en donde operamos. La incidencia de eventos similares en el futuro podría afectar de manera adversa nuestro negocio. Planeamos seguir ampliando nuestras operaciones con sede en Latinoamérica y, por ende, nuestro desempeño seguirá dependiendo en gran medida de las condiciones económicas en la región.

Cualquiera de los siguientes factores podría afectar de manera adversa nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones en los países en donde operamos:

- cambios en la política económica u otras políticas del gobierno;
- cambios en prácticas regulatorias, legales o administrativas;
- desempeño económico deficiente incluyendo, entre otros, una desaceleración en la economía brasileña, inestabilidad política, bajo crecimiento económico,

bajas tasas de consumo y/o inversión y mayores tasas de inflación; o bien,  
• otras situaciones políticas o económicas sobre las que carecemos de control.

No podemos asegurar que las reducciones de capacidad u otras medidas que tomemos en respuesta a una menor demanda bastarán para contrarrestar cualquier reducción futura en nuestra demanda de servicios de carga y/o transporte aéreo de pasajeros en los mercados en donde operamos. Una demanda baja por un tiempo prolongado podría afectar de manera adversa nuestros ingresos, los resultados de nuestras operaciones o nuestra situación financiera.

Un entorno económico adverso, ya sea a nivel mundial, regional o en un país específico, podría resultar en una disminución del tráfico de pasajeros, así como en nuestro negocio de carga, además de que podría afectar nuestra capacidad para incrementar tarifas aéreas, lo que a su vez afectaría de manera importante y negativa nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

***Estamos expuestos a aumentos en las tarifas de aterrizaje y otros cargos por servicios aeroportuarios que podrían afectar de manera adversa nuestro margen y posición ante la competencia. Además, no podemos asegurar que en el futuro tendremos acceso a las instalaciones apropiadas y a los derechos de aterrizaje necesarios para cumplir con nuestros planes de expansión.***

Debemos pagar cuotas a los operadores aeroportuarios para usar sus instalaciones. Cualquier aumento importante en las tasas aeroportuarias, incluyendo en los aeropuertos internacionales de Guarulhos en São Paulo, Jorge Chávez en Lima y Comodoro Arturo Merino Benítez en Santiago, podría tener un impacto adverso significativo sobre los resultados de nuestras operaciones. Los impuestos a pasajeros y las tarifas aeroportuarias han aumentado sustancialmente en los últimos años. No podemos asegurar que los aeropuertos en donde operamos no aumentarán o mantendrán altos impuestos a pasajeros o tarifas aeroportuarias en el futuro. Cualquier aumento de esta índole podría tener un efecto adverso sobre nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Algunos de los aeropuertos que atendemos (o que planeamos atender en el futuro) están sujetos a limitaciones de capacidad e imponen diversas restricciones, incluyendo para slots de despegue y aterrizaje en ciertos periodos del día y límites en el nivel de ruido de los aviones. No tenemos certeza de que podremos obtener la cantidad suficiente de slots, puertas de embarque u otras instalaciones en los aeropuertos para aumentar nuestros servicios en línea con nuestra estrategia de crecimiento. También es posible que los aeropuertos que actualmente no tienen limitantes de capacidad las tengan a futuro. Además, una aerolínea debe usar sus slots de manera regular y a tiempo o corre el riesgo de que dichos slots sean reasignados a otras aerolíneas. Donde no estén disponibles o tengan algún tipo de disponibilidad limitada los slots u otros recursos aeroportuarios, es posible que debamos modificar nuestros horarios, cambiar

nuestras rutas o reducir la utilización de los aviones. También es posible que las autoridades de aviación de los países en donde operamos cambien las reglas de asignación de los slots de despegue y aterrizaje, como sucedió en el aeropuerto de São Paulo (Congonhas) en 2019, donde los slots que operaba anteriormente Avianca Brasil fueron reasignados. Cualquiera de estas alternativas podría tener un impacto financiero adverso en nuestras operaciones. No podemos asegurar que los aeropuertos en los que no existan tales restricciones no las implementarán en un futuro o que, donde sí existan, no se volverán más onerosas. Dichas restricciones podrían limitar nuestra capacidad para continuar ofreciendo o aumentar nuestros servicios en dichos aeropuertos.

***Nuestro negocio está altamente regulado y los cambios en el entorno regulatorio en los países en donde operamos podrían afectar de manera adversa nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.***

Nuestro negocio está altamente regulado y depende en gran medida del entorno regulatorio en los países en donde operamos o donde planeamos operar. Por ejemplo, los controles de precios de los pasajes podrían limitar nuestra capacidad para aplicar las técnicas de maximización de utilidades por segmentación de clientes de manera efectiva (“gestión de ingresos de pasajeros”) y ajustar los precios para reflejar las presiones en los costos. Altos niveles de regulación gubernamental podrían limitar el alcance de las operaciones y los planes de crecimiento. El posible fracaso de las autoridades de aviación para mante-



## NUESTRO NEGOCIO

### Gestión de riesgos

ner las autorizaciones gubernamentales requeridas o nuestro fracaso para cumplir con las regulaciones aplicables podrían afectar de manera adversa nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.

Nuestro negocio, nuestra situación financiera, los resultados de nuestras operaciones y el precio de las acciones preferentes y ADS podrían verse afectados de manera adversa por cambios en las políticas o regulaciones a nivel federal, estatal o municipal en los países donde operamos, abarcando o afectando factores como:

- tasas de interés;
- fluctuaciones por tipo de cambio;
- políticas monetarias;
- inflación;
- liquidez de los mercados de capitales;
- políticas fiscales y de seguridad social;
- regulación laboral;
- escasez y racionamiento de energía y agua; y
- otros temas políticos, sociales y económicos dentro de, o que afecten a Brasil, Chile, Perú y Estados Unidos, entre otros.

Por ejemplo, el gobierno federal de Brasil ha intervenido a menudo en la economía local y realizado cambios drásticos en la política y las regulaciones para controlar la inflación y afectar otras políticas y reglas. Ello requirió que el gobierno federal aumentara las tasas de interés, hiciera cambios en la política fiscal y de seguridad social, implementara controles de precios, tipos de cambio y remesas, devaluaciones, controles de capital y límites sobre los impuestos.

La incertidumbre sobre si el gobierno federal de Brasil implementará cambios en la política o la regulación que afecten a estos u otros factores podría contribuir a la incertidumbre económica de Brasil y a una mayor volatilidad en los mercados de valores brasileños y los valores emitidos en el extranjero por empresas brasileñas. Estas y otras situaciones en la economía y las políticas gubernamentales de Brasil podrían afectar de manera adversa a nuestra empresa, nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones, así como al precio comercial de nuestras acciones preferentes y ADS.

También estamos sujetos a acuerdos internacionales bilaterales de transporte aéreo que tienen previsto el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre los países donde operamos y debemos obtener los permisos de los gobiernos extranjeros pertinentes para poder ofrecer servicio a destinos en el extranjero. No podemos asegurar que tales acuerdos bilaterales existentes continuarán o que podremos obtener más derechos de ruta bajo dichos acuerdos para cumplir con nuestros planes de expansión a futuro. Algunos acuerdos bilaterales también incluyen provisiones

que requieren de una tenencia sustancial o de control efectivo. Cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. La suspensión de nuestros permisos para operar en ciertos aeropuertos o destinos, nuestra incapacidad para obtener autorizaciones favorables de despegue y aterrizaje en ciertos aeropuertos de alta densidad o la imposición de otras sanciones también podrían tener un impacto negativo sobre nuestro negocio. No podemos asegurar que un cambio en las leyes y regulaciones actuales por parte de un gobierno extranjero o la adopción de nuevas leyes o regulaciones no tendrá un importante efecto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera o los resultados de nuestras operaciones.

***Las pérdidas y responsabilidades en caso de un accidente que afecte a uno o más de nuestros aviones podrían afectar sustancialmente nuestro negocio.***

Estamos expuestos a pérdidas catastróficas potenciales en caso de un accidente de aviación, incidente terrorista o algún otro evento similar. No podemos asegurar que, como resultado de un accidente aéreo o incidente importante:

- no necesitaremos aumentar nuestra cobertura de seguros;
- nuestras primas de seguros no aumentarán sustancialmente;
- nuestra cobertura de seguros cubrirá la totalidad de nuestra responsabilidad; o

• no nos veremos obligados a absorber pérdidas importantes.

Reclamaciones sustanciales resultantes de un accidente o incidente importante que excedan nuestra cobertura de seguros relacionada podrían tener un fuerte efecto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Asimismo, cualquier accidente aéreo, aun si está totalmente cubierto, podría provocar una percepción negativa entre el público de que nuestros aviones son menos seguros o confiables que los operados por otras aerolíneas o por otros operadores de vuelos, lo que podría tener un importante efecto adverso para nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Las primas de seguros también podrían aumentar debido a un accidente o incidente que afecte a uno de nuestros socios de alianzas u otras aerolíneas o debido a una percepción de mayor riesgo en la industria relacionada con preocupaciones por guerra o ataques terroristas, la industria en general o la seguridad de ésta.

***Los altos niveles de competencia en la industria de la aviación, como son la presencia de operadores de bajo costo en los mercados en los que operamos, podrían afectar de manera adversa el nivel de nuestras operaciones.***

Nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones podrían verse afectados de manera adversa por niveles elevados de competencia dentro de la industria, particular-

## NUESTRO NEGOCIO

### Gestión de riesgos

mente por la entrada de nuevos competidores en los mercados en donde operamos. Las aerolíneas compiten principalmente en niveles de tarifas, frecuencia y confiabilidad del servicio, reconocimiento de marca, amenidades para pasajeros (como los programas de viajero frecuente) y la disponibilidad y conveniencia de otros servicios de pasajeros o de carga. Aerolíneas nuevas o existentes (y las empresas que ofrecen servicios de transporte terrestre de carga o de pasajeros) podrían entrar en nuestros mercados y competir con nosotros sobre cualquiera de estas bases, incluyendo al ofrecer precios menores, servicios más atractivos o aumentando su oferta de destinos en un esfuerzo por ganar mayor participación de mercado. Para más información sobre nuestra principal competencia, ver “Ítem 4. Información sobre la Compañía—B. Perspectiva del Negocio—Operaciones de Pasajeros—Operaciones Internacionales de Pasajeros” e “Ítem 4. Información de la Empresa—B. Perspectiva del Negocio—Operaciones de Pasajeros—Modelo de Negocio para Operaciones Domésticas.”

Los operadores de bajo costo tienen un efecto importante sobre los ingresos de la industria, dado su bajo costo unitario. Los costos reducidos permiten

a las aerolíneas de bajo costo ofrecer tarifas económicas que a su vez permiten a los clientes sensibles a los precios volar o cambiarse de las grandes aerolíneas a las de bajo costo. En años pasados, hemos visto mayor interés en desarrollar el modelo de bajo costo en toda América Latina. Por ejemplo, en el mercado chileno, Sky Airline, nuestra principal competencia, ha estado migrando hacia el modelo de bajo costo desde 2015, mientras que, en julio de 2017, JetSmart, una nueva aerolínea de bajo costo, inició operaciones. En el mercado doméstico de Perú, VivaAir Peru, una nueva aerolínea de bajo costo, inició operaciones en mayo de 2017 y en abril de 2019, lo hizo otra aerolínea de bajo costo, Sky Airline Peru. En Colombia, nuestro competidor VivaColombia opera en el mercado doméstico desde mayo de 2012. Los competidores de bajo costo, Flybondi y Norwegian iniciaron operaciones en el mercado doméstico de Argentina en 2018 y en abril de 2019, JetSmart, otra aerolínea de bajo costo, inició operaciones y anunció la adquisición de las operaciones de la subsidiaria argentina de Norwegian en Diciembre de 2019. Una serie de aerolíneas de bajo costo han anunciado estrategias de crecimiento que comprenden la compra de cantidades importantes de aeronaves para entrega en los próximos años. La entrada de operadores de bajo costo a los mercados locales en donde competimos, incluyendo los descritos anteriormente, podría tener un importante efecto adverso sobre nuestras operaciones y nuestro desempeño financiero.

Nuestros planes estratégicos de crecimiento internacional dependen, en parte, de la obtención de autorizaciones regulatorias en los países en donde planeamos ampliar nuestras operaciones con un *Joint*

*Business Agreement* (JBA). Es posible que no logremos obtener dichas autorizaciones, mientras que otros competidores sí lo hagan. Así pues, es posible que no logremos competir en las mismas rutas que ellos, lo que reduciría nuestra participación de mercado y tendría un efecto adverso sobre nuestros resultados financieros. No podemos asegurar que habrá beneficio alguno derivado de tales acuerdos.

***Algunos de nuestros competidores cuentan con apoyo externo, lo que podría afectar de manera adversa nuestra posición ante la competencia.***

Algunos de nuestros competidores podrían contar con fuentes externas de apoyo, como sus gobiernos nacionales, que no estén disponibles para nosotros. Este apoyo podría incluir, entre otros, subsidios, apoyo financiero o exenciones fiscales. Este apoyo nos podría poner en desventaja ante la competencia y afectar de manera adversa nuestras operaciones y nuestro desempeño financiero. Por ejemplo, Aerolíneas Argentinas ha tenido históricamente un fuerte subsidio del gobierno.

Asimismo, como resultado del entorno competitivo, podría darse una mayor consolidación en la industria aérea latinoamericana y mundial, ya sea a través de adquisiciones, empresas conjuntas, asociaciones, o alianzas estratégicas. No podemos predecir los efectos de una mayor consolidación de la industria. Asimismo, la consolidación de la industria de la aviación y los cambios en las alianzas internacionales seguirán afectando el panorama competitivo de la industria y podrían resultar en la creación de aerolíneas y alianzas con mayores re-

ursos financieros, redes mundiales más extensas y estructuras de menor costo.

***Algunos de los países en donde operamos podrían no cumplir con los acuerdos internacionales preestablecidos, lo que podría aumentar la percepción del riesgo de hacer negocios en ese mercado específico y, por ende, impactar nuestro negocio y nuestros resultados financieros.***

El dictamen de un tribunal de bancarrota en Brasil y de autoridades judiciales superiores respecto del proceso de quiebra de Avianca Brasil podría aparecer como inconsistente con el Convenio de Ciudad del Cabo (CTC por sus siglas en inglés) que ha firmado Brasil, despertando inquietudes sobre los derechos de los acreedores sobre los financiamientos garantizados con aviones. Igualmente, si los acreedores perciben que estos dictámenes aumentan el riesgo del negocio para transacciones de arrendamiento u otras transacciones financieras que involucren aviones en Brasil, existe la posibilidad de que las agencias calificadoras emitan calificaciones menores sobre los financiamientos garantizados con aviones en Brasil. Por ende, nuestro negocio y nuestros resultados financieros podrían verse afectados negativamente si nuestras actividades de financiamiento se ven impactadas por tales sucesos.

***Nuestras operaciones están sujetas a las regulaciones ambientales locales, nacionales e internacionales; los costos de cumplimiento de regulaciones aplicables o las consecuencias de incumplimiento podrían afectar de manera adversa nuestro negocio o nuestra reputación.***

## NUESTRO NEGOCIO

### Gestión de riesgos

Nuestras operaciones se ven afectadas por la normativa ambiental a nivel local, nacional e internacional. Estas normas cubren, entre otras cosas, emisiones atmosféricas, manejo de residuos sólidos y efluentes acuosos, ruido de los aviones y otras actividades relativas a nuestro negocio. Las operaciones y los resultados financieros a futuro podrían variar como resultado de dichas normas. El cumplimiento de estas normas y las normas nuevas o existentes que pudieran aplicar para nosotros en el futuro podrían aumentar nuestra base de costos y afectar de manera adversa nuestras operaciones y resultados financieros. Asimismo, el incumplimiento de estas normas podría afectarnos de manera adversa en diversos modos, incluyendo nuestra reputación.

En 2016, la Organización de Aviación Civil Internacional (“OACI”) adoptó una resolución que creó el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA por sus siglas en inglés), que proporciona un marco para una medida mundial basada en el mercado para estabilizar las emisiones de dióxido de carbono (“CO<sub>2</sub>”) en la aviación civil internacional (por ej., vuelos de

aviación civil que salen de un país y llegan a otro). El CORSIA será implementado en etapas, empezando con la participación de los países miembros de la OACI de manera voluntaria durante una etapa piloto (de 2021 a 2023), seguida de una primera etapa (de 2024 a 2026) y luego una segunda etapa (a partir de 2027). Actualmente, el CORSIA se enfoca en definir normas para el seguimiento, reporte y verificación de emisiones de las operaciones aéreas, así como en definir los pasos para compensar las emisiones de CO<sub>2</sub> posterior a 2020. En la medida en que la mayoría de los países en donde operamos permanezcan como estados miembros de la OACI, en el futuro podríamos vernos afectados por las normas adoptadas conforme al marco del CORSIA.

La proliferación de las normas e impuestos nacionales por emisiones de CO<sub>2</sub> en los países en donde tenemos operaciones domésticas, incluyendo las normas ambientales que enfrenta la industria en Colombia, también podría afectar nuestros costos y márgenes operativos.

*Nuestro negocio podría verse afectado de manera adversa por un deterioro en la industria de la aviación provocado por eventos exógenos que afecten el comportamiento de viaje o aumenten los costos, como son el brote de alguna enfermedad, condiciones climatológicas y catástrofes naturales, guerras o ataques terroristas.*

La demanda de transporte aéreo podría verse impactada de manera adversa por eventos exógenos, como condiciones climatológicas adversas o catás-

trofes naturales, brotes de enfermedades (como el ébola o zika) y pandemias como el reciente coronavirus, ataques terroristas, guerra o inestabilidad política y social. Situaciones como estas en uno o más de los mercados en donde operamos podrían tener un impacto importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Asimismo, la actual propagación del coronavirus y otros eventos adversos de salud pública podrían tener un efecto prolongado sobre la demanda de transporte aéreo y cualquier efecto prolongado o generalizado podría impactar significativamente nuestras operaciones.

Luego de los ataques terroristas ocurridos en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, la Empresa tomó la decisión de reducir sus vuelos a los Estados Unidos. En conjunto con la disminución del servicio, la Empresa también redujo su fuerza laboral, lo que resultó en mayores gastos debido al pago de indemnizaciones a los empleados despedidos durante el 2001. Cualquier ataque terrorista o conato de ataque a futuro, ya sea que involucre o no aeronaves comerciales, cualquier aumento en las hostilidades relativas a las represalias en contra de las organizaciones terroristas o de cualquier otro tipo y cualquier otro impacto negativo relacionado podría resultar en un descenso en el tráfico de pasajeros y afectar de manera importante y negativa nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Tras los ataques terroristas del 2001, las aerolíneas han sufrido un aumento en costos derivado del incremento en las medidas de seguridad, que podrían

volverse aún más rigurosas a futuro. Además de las medidas implementadas por el Departamento de Seguridad Nacional de los EEUU y el TSA, la IATA y ciertos gobiernos extranjeros también han comenzado a implementar mayores medidas de seguridad en los aeropuertos extranjeros donde operamos.

Los ingresos de las aerolíneas dependen de la cantidad de pasajeros transportados, la tarifa pagada por cada pasajero y factores de servicio, como son la puntualidad de salidas y llegadas. En periodos de niebla, hielo, bajas temperaturas, tormentas u otras condiciones climatológicas adversas, algunos o todos nuestros vuelos podrían ser cancelados o demorados sustancialmente, reduciendo nuestra rentabilidad. Asimismo, los precios e inventarios del combustible, que nos representan un costo importante, podrían aumentar como resultado de futuros ataques terroristas, un aumento generalizado en hostilidades o una reducción en el nivel de producción de combustible, ya sea voluntaria o no, por los países productores de petróleo. Tales aumentos podrían resultar tanto en mayores precios de los pasajes aéreos como en una menor demanda de viajes aéreos en general, lo que podría resultar en efectos adversos sobre nuestros ingresos y los resultados de nuestras operaciones.

*Una pandemia o un brote extendido de enfermedades contagiosas podría tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.*

La propagación de enfermedades contagiosas como el nuevo COVID-19 (coronavirus), identificado por prime-

## NUESTRO NEGOCIO

### Gestión de riesgos

ra vez en Wuhan, Provincia de Hubei, China y que ha sido declarado pandemia por la Organización Mundial de la Salud (OMS), o el temor de un suceso tal, está reduciendo significativamente la demanda y la disponibilidad de transporte aéreo y, por ende, está teniendo un importante efecto adverso sobre nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.

En 2003, un brote de un coronavirus conocido como síndrome respiratorio agudo grave (SRAG) que se originó en China, se volvió una epidemia y resultó en una desaceleación del tráfico aéreo de pasajeros debido al temor de contagio. En aquel momento, el crecimiento medido en RPK se redujo debido a una sobreoferta en el mercado, ya que las aerolíneas buscaban recortar la capacidad.

El reciente brote de coronavirus ha afectado negativamente las condiciones económicas a nivel mundial, alterando las cadenas de suministro e impactando adversamente las operaciones de manufactura de aviones y puede reducir la disponibilidad de aviones y refacciones para éstos. La severidad última del brote de coronavirus es incierta en este momento, por lo que no podemos predecir el impacto que pueda tener sobre la disponibilidad de aviones o refacciones para éstos. Sin

embargo, el efecto sobre nuestros resultados podría ser importante y adverso si las alteraciones de la cadena de suministros persisten y anteceden a nuestra capacidad para mantener nuestra flota de manera adecuada.

El reciente brote de coronavirus también ha llevado a restricciones impuestas por el gobierno sobre los viajes, cancelaciones de vuelos y un evidente descenso en la demanda de pasajeros por transporte aéreo. De manera acorde, LATAM Airlines Group y sus filiales han implementado una reducción en sus vuelos internacionales de cerca de 30% y recientemente actualizaron la reducción en capacidad a alrededor de 70% del total de las operaciones, que corresponde a 90% de las operaciones internacionales y 40% de las domésticas. Estas medidas aplicarán principalmente para vuelos desde Sudamérica a Europa y Estados Unidos entre el 1º de abril y el 30 de mayo de 2020. El potencial de un periodo de significativamente menor demanda de viajes resulta y seguirá resultando en importantes pérdidas de ingresos. Como resultado de estas y otras condiciones fuera de nuestro control, los resultados de nuestras operaciones serán volátiles y estarán sujetas a cambios rápidos e inesperados. Asimismo, si el avance del coronavirus siguiera sin freno, nuestras operaciones podrían verse afectadas negativamente si nuestros empleados son puestos en cuarentena como resultado de la exposición a esta enfermedad contagiosa. Actualmente, no podemos predecir el impacto que tendrá el brote de coronavirus sobre el transporte aéreo a nivel mundial ni la medida en que impactará la demanda de transporte aéreo en las regiones en donde operamos. Las persistentes restricciones de viaje o problemas operacionales que resulten de una rápida propagación del coronavirus u otras enfermedades

contagiosas que reducen significativamente la demanda de transporte aéreo en una parte del mundo donde contamos con operaciones significativas podrían tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.

***Estamos sujetos a riesgos relativos a procedimientos legales y administrativos que podrían afectar de manera adversa nuestro desempeño comercial y financiero en caso de un dictamen desfavorable.***

La naturaleza de nuestro negocio nos expone a litigios relativos a temas laborales, de seguros y de seguridad, regulatorios, procesos fiscales y administrativos, investigaciones gubernamentales, reclamaciones de daños y disputas de contratos. Los litigios son inherentemente onerosos e impredecibles, lo que dificulta estimar con exactitud el resultado, entre otros temas. Actualmente, como en el pasado, estamos sujetos a procesos o investigaciones de litigios reales o potenciales. Si bien establecemos provisiones contables según lo consideremos necesario, los montos que reservamos podrían variar de manera sustancial de los montos que debemos pagar efectivamente debido a incertidumbres inherentes al proceso de estimación. No podemos asegurar que estos u otros procesos legales no afectarán significativamente nuestro negocio. Para obtener más información, ver Nota 31 de nuestros estados financieros consolidados auditados, incluidos en este informe.

***Estamos sujetos a leyes y regulaciones anticorrupción, antisoborno, antilavado de dinero y antimonopolio en Chile, los Estados Unidos y en los diversos países donde***

***operamos. Cualquier violación de una o más de estas leyes o regulaciones podría tener un efecto adverso importante sobre nuestra reputación, los resultados de nuestras operaciones y nuestra situación financiera.***

Estamos sujetos a leyes y regulaciones internacionales de anticorrupción, antisoborno, antilavado de dinero y antimonopolio y estamos obligados a cumplir con las leyes y regulaciones vigentes en todas las jurisdicciones donde operamos. Asimismo, estamos sujetos a reglamentos de sanciones económicas que restringen nuestra interacción con ciertos países, individuos y entidades sancionados. No podemos asegurar que nuestras políticas y procedimientos internos bastarán para prevenir o detectar todas las prácticas inapropiadas, fraudes o violaciones de la ley por parte de nuestras filiales, empleados, directores, funcionarios, socios, agentes y proveedores de servicios o que dichas personas no tomarán acciones que violen nuestras políticas y procedimientos. Cualquier violación por nuestra parte de las leyes o regulaciones podría tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestra reputación, los resultados de nuestras operaciones y nuestra situación financiera.

***Los gobiernos latinoamericanos han tenido y siguen teniendo una importante influencia sobre sus economías.***

Los gobiernos de Latinoamérica a menudo intervienen en las economías de sus respectivos países y en ocasiones realizan sustanciales cambios en las políticas y regulaciones. Las acciones gubernamen-

## NUESTRO NEGOCIO

### Gestión de riesgos

tales a menudo han conllevado, entre otras medidas, nacionalizaciones y expropiaciones, controles de precios, devaluaciones monetarias, aumentos obligatorios sobre salarios y beneficios laborales, controles de capital y límites sobre importaciones. Nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones pueden verse afectados negativamente por cambios en las políticas o regulaciones gubernamentales, incluyendo factores como tasas de cambio y políticas de control cambiario; políticas de control inflacionario; políticas de control de precios; políticas de protección al consumidor; derechos y restricciones de importación; liquidez de mercados domésticos de capital y crediticios; racionamiento eléctrico; políticas fiscales, incluyendo aumentos de los impuestos y solicitudes retroactivas de devolución de impuestos; y otros eventos políticos, diplomáticos, sociales y económicos que afecten o sucedan dentro de los países en donde operamos.

Por ejemplo, las acciones del gobierno brasileño para controlar la inflación e implementar otras políticas han conllevado controles salariales y de precios, depreciación del real, controles sobre envíos de fon-

dos al extranjero, intervención del Banco Central para afectar las tasas de interés base y otras medidas. En el futuro, el nivel de intervención de los gobiernos latinoamericanos podría continuar o aumentar. No podemos asegurar que estas y otras medidas no tendrán un importante efecto adverso sobre la economía de cada país respectivo y que, por ende, no afectará a nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

#### *La inestabilidad y los disturbios políticos en Latinoamérica podrían afectar nuestro negocio de manera adversa.*

Operamos principalmente dentro de América Latina, por lo que estamos sujetos a una amplia gama de riesgos asociados a nuestras operaciones en esta región. Estos riesgos pueden comprender condiciones políticas o sociales inestables, falta de sistemas legales bien establecidos y confiables, controles cambiarios y otros límites sobre nuestra capacidad de repatriar nuestras utilidades, así como requisitos legales o regulatorios cambiantes.

Si bien las condiciones políticas y sociales de un país pueden diferir importantemente de las de otro país, los sucesos en cualquiera de nuestros mercados clave podrían afectar de manera adversa nuestro negocio, nuestra situación financiera o los resultados de nuestras operaciones.

Por ejemplo, en Brasil, en los últimos años, como resultado de la investigación de la Operación *Lava Jato* (Lavado de Autos), diversos políticos de alto nivel

han renunciado o sido arrestados y otros altos funcionarios electos y funcionarios públicos están bajo investigación por presuntos actos de corrupción. Uno de los sucesos más importantes que resultaron de esta operación fue la destitución de la expresidenta Rousseff por el Senado brasileño en agosto de 2016, por violaciones de las leyes de responsabilidad fiscal y el gobierno de su vicepresidente, Michel Temer, durante los últimos dos años del mandato presidencial que, debido al desarrollo de las investigaciones llevadas por el Departamento Federal de Policía y la Fiscalía General, resultó en que se imputaran cargos de corrupción al Presidente Temer. Aunado a la incertidumbre política y económica del periodo en el país, en julio de 2017, el expresidente Luiz Inácio Lula da Silva fue sentenciado por corrupción y lavado de dinero por un tribunal federal menor en el estado de Paraná en conexión con la Operación Lava Jato. Asimismo, las elecciones presidenciales de Argentina en octubre de 2019 vieron el regreso de la expresidenta Cristina Fernández de Kirchner, quien fue elegida vicepresidente y que anteriormente fue procesada por presunta corrupción. En 2019, Perú sufrió una crisis constitucional que comenzó cuando el Presidente Martín Vizcarra disolvió el Congreso de Perú el 30 de Septiembre de 2019. El congreso Peruano respondió declarando la suspensión de la administración de Vizcarra y designando a la Vicepresidenta Mercedes Aráoz como presidenta interina, movimientos que fueron vistos en gran medida como nulos y sin valor. El Tribunal Constitucional de Perú declaró que el Presidente Martín Vizcarra no había excedido sus facultades al tomar la medida en medio de un enfrentamiento entre el gobierno y el Congreso controlado

por la oposición. Los legisladores de oposición lo habían denunciado como un golpe de estado, pero los líderes de las fuerzas armadas y la policía respaldaron al presidente. En octubre de 2019, Chile experimentó importantes protestas relativas a la situación económica, que resultaron en la declaración de estado de emergencia en diversas ciudades importantes. Las protestas en Chile comenzaron con críticas sobre la falta de una educación de calidad, pensiones pobres, aumentos en los precios y un salario mínimo bajo. Las actuales iniciativas para atender las inquietudes de los protestantes están a discusión en el Congreso chileno. Estas iniciativas incluyen reformas laborales, fiscales y de pensiones, entre otras. No es posible predecir el efecto de estos cambios, ya que permanecen en discusión, pero podrían resultar en mayores pagos de nóminas y salarios, así un aumento en impuestos. El 26 de abril de 2020, Chile celebrará un referéndum sobre si se harán cambios a la constitución actual y cómo, lo que podría desencadenar nuevas protestas. Si los disturbios sociales en Chile continuaran o aumentarían, podrían resultar en retrasos operacionales o impactar de manera adversa nuestra capacidad de operación en Chile. LATAM tomó una serie de medidas para aminorar el impacto para sus pasajeros, incluyendo reembolsos y cambios de vuelos. La Empresa estimó un impacto total de alrededor de US\$40 millones en 2019.

Si bien las condiciones en Latinoamérica varían de un país a otro, las reacciones de nuestros clientes ante las situaciones de la región generalmente podrían resultar en un decremento en el tráfico de pasajeros,

## NUESTRO NEGOCIO

### Gestión de riesgos

lo que podría tener un efecto negativo sobre nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

*Los países de Latinoamérica han pasado por periodos de condiciones macroeconómicas adversas.*

Nuestro negocio depende de las condiciones económicas prevalecientes en Latinoamérica. Los países latinoamericanos han experimentado históricamente inestabilidad económica, incluyendo periodos dispares de crecimiento económico, así como importantes deterioros. Tasas elevadas de intereses, inflación (en algunos casos sustancial y prolongada) y desempleo generalmente caracterizan a cada economía. Debido a que los *commodities* como son productos agrícolas, minerales y metales, representan un importante porcentaje de las exportaciones de muchos países latinoamericanos, las economías de éstos son particularmente sensibles a las variaciones en los precios de estos *commodities*. Las inversiones en la región también podrían estar sujetas a riesgos cambiarios, como son restricciones sobre el flujo de dinero hacia y desde el país, volatilidad extrema relativa al dólar y devaluación.

Por ejemplo, en el pasado, Perú ha sufrido periodos de severa recesión económica, devaluaciones monetarias, inflación elevada e inestabilidad política, lo que ha resultado en consecuencias económicas adversas. No podemos asegurar que Perú no sufrirá situaciones adversas similares en el futuro, aun si dentro de unos años diversos procesos democráticos se completasen sin violencia alguna. No podemos asegurar que la administración actual o las futuras mantendrán políticas económicas favorables a las empresas y de mercado abierto o políticas que estimulen el crecimiento económico y la estabilidad social. En Brasil, el PIB real de Brasil decreció 3,5% en 2015 y 3,3% en 2016, aumentó 1,1% en 2018, según el Instituto de Geografía y Estadística (Instituto Brasileiro de Geografia e Estadística o "IGBE"). Asimismo, la calificación crediticia del gobierno federal de Brasil fue recortada en 2015 y 2016 por todas las principales agencias calificadoras y ya no tiene grado de inversión. No podemos emitir garantías sobre las políticas que podría implementar la recientemente elegida administración de Argentina o que los sucesos políticos de ese país no afectarán de manera adversa su economía.

Así pues, cualquier cambio en la economía de los países latinoamericanos en donde operan LATAM y sus filiales o en las políticas económicas de los gobiernos podrían tener un efecto negativo sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

### RIESGOS RELACIONADOS CON NUESTRAS ACCIONES ORDINARIAS Y ADS

*Nuestros accionistas principales podrían tener intereses que difieran de los de nuestros demás accionistas.*

El principal grupo de accionistas, el Grupo Cueto (el "Grupo Cueto"), poseía 21,46% de nuestras acciones comunes al 29 de febrero de 2020. Además, el Grupo Cueto ha llegado a un acuerdo entre accionistas con el Grupo Amaro (el "Grupo Amaro"), que al 29 de febrero de 2020 tenía 1,98% de las acciones de LATAM a través de TEP Chile, además de la participación indirecta que tiene a través de su 21,88% en Costa Verde Aeronáutica S.A., el principal vehículo legal a través del cual el Grupo Cueto tiene acciones de LATAM, conforme a lo cual estos importantes grupos de accionistas han acordado votar juntos para elegir a los individuos de nuestro directorio de acuerdo con su participación accionaria directa e indirecta en LATAM. En línea con el acuerdo de accionistas, el Grupo Cueto y el Grupo Amaro también han acordado usar sus esfuerzos de buena fe para llegar a un acuerdo y actuar en conjunto en todas las acciones que emprenda nuestro directorio o asambleas de accionistas y, de no poder llegar a tal acuerdo, seguir las propuestas de nuestro directorio. Las decisiones de la Empresa que requieran una mayoría de votos según la ley chilena también están sujetas a acuerdos de voto entre el Grupo Cueto y el Grupo Amaro. Asimismo, otros accionistas incluyendo a Delta Air Lines, Inc., que, al 29 de febrero, 2020, tenía 20,00% de nuestras

acciones ordinarias y Qatar Airways Investments (UK) Ltd., que, al 29 de febrero de 2020, tenía 10,00%<sup>1</sup> de nuestras acciones ordinarias, podrían tener intereses que difieran de los de nuestros demás accionistas. Ver "Ítem 7. Principales Accionistas y Transacciones Con Partes Relacionadas—A. Accionistas Principales."

De acuerdo con los términos del Contrato de Depósito que rige nuestros ADS, si los tenedores de los ADS no proporcionan a JP Morgan Chase Bank, N.A., en su capacidad de depositario de los ADS, instrucciones oportunas para el voto de las acciones ordinarias subyacentes a sus ADR, el depositario se dará por instruido para otorgar a una persona designada por el directorio el derecho discrecional de voto sobre esas acciones ordinarias. La persona designada por el directorio para ejercer este derecho discrecional de voto podría tener intereses que se alinean con los de nuestros accionistas mayoritarios, pero que difieran de los de nuestros demás accionistas. Históricamente, nuestro directorio ha designado a su presidente para ejercer este derecho; por ejemplo, los miembros del nuevo directorio elegido por los accionistas en 2019 designaron a Ignacio Cueto para desempeñar este papel.

**1** Qatar tiene el 9.9999998% del total de acciones suscritas y pagadas de LATAM.

*La operación de nuestros ADS y acciones ordinarias en los mercados de valores es limitada y podría sufrir una mayor falta de liquidez y volatilidad de precios.*

Nuestras acciones ordinarias se cotizan en las diversas bolsas chilenas. Los mercados de valores chilenos

## NUESTRO NEGOCIO

### Gestión de riesgos

son bastante más pequeños, menos líquidos y más volátiles que los principales mercados de valores de los Estados Unidos. Asimismo, los mercados de valores chilenos podrían verse afectados de manera importante por las situaciones en otros mercados emergentes, particularmente en otros países de Latinoamérica. Así pues, si bien Ud. tiene el derecho a retirar sus acciones ordinarias subyacentes a los ADS del depositario en cualquier momento, su capacidad para vender las acciones ordinarias subyacentes a los ADS en el monto y al precio y en el momento de su elección podría verse sustancialmente limitada. Este acotado mercado de operación también podría aumentar la volatilidad de precios de los ADS o de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS.

*Los tenedores de los ADR podrían verse afectados de manera adversa por las devaluaciones de divisas y fluctuaciones en los tipos de cambio.*

Si el tipo de cambio del peso chileno cae contra el dólar, el valor de los ADS y cualquier distribución realizada sobre éstos desde el depositario podrían verse afectados de manera adversa. Las distribuciones en efectivo realizadas sobre los ADS son recibidas por el depositario (representado por el banco

custodio en Chile) en pesos, convertidas por el banco custodio a dólares al tipo de cambio en vigor en ese momento y distribuidas por el depositario a los tenedores de los ADR que representan esos ADS. Asimismo, el depositario incurrirá en gastos de conversión de divisas (que serán absorbidos por los tenedores de los ADR) en relación con la conversión de divisas extranjeras y la subsecuente distribución de dividendos u otros pagos sobre los ADS.

*Cambios futuros en los controles de inversión extranjera y en las retenciones fiscales en Chile podrían afectar de manera negativa a los no residentes que inviertan en nuestras acciones.*

En el pasado, las inversiones en acciones en Chile por no residentes han estado sujetas a diversas normas de control del tipo de cambio que rigen la repatriación de inversiones y las utilidades obtenidas. Si bien actualmente no están en vigor, anteriormente las normas del Banco Central de Chile han requerido y podrían volver a requerir que los inversionistas extranjeros adquieran valores en el mercado secundario de Chile para mantener una reserva de efectivo o para pagar una cuota por la conversión de la divisa extranjera para comprar dichos valores. Asimismo, los cambios en las retenciones fiscales podrían afectar de manera negativa a los no residentes de Chile que inviertan en nuestras acciones.

No podemos asegurar que en el futuro no se impondrán o requerirán restricciones adicionales en Chile aplicables a los tenedores de ADR, a la enajenación de las acciones ordinarias subyacentes a los

ADS o a la repatriación de los recursos de adquisición, enajenación o pago de dividendos, ni podemos evaluar la duración o el impacto que tendrían de ser impuestas o requeridas tales posibles restricciones.

*Es posible que nuestros tenedores de ADS no puedan ejercer sus derechos preferentes en ciertas circunstancias.*

La Ley de Sociedades Anónimas chilena estipula que los derechos preferentes serán otorgados a todos los accionistas cuando la empresa emita nuevas acciones pagadas en efectivo, brindando a dichos tenedores el derecho a adquirir una cantidad suficiente de acciones para mantener su porcentaje actual de participación. No podremos ofrecer acciones a los tenedores de ADS y accionistas ubicados en los Estados Unidos conforme a los derechos preferentes otorgados a los accionistas en relación con cualquier emisión futura de acciones a no ser que esté en vigor una declaración de registro bajo la Ley de Valores de 1933 de los Estados Unidos, según su enmienda (la "Ley de Valores"), referente a dichos derechos y acciones o que esté disponible alguna exención de los requisitos de registro estipulados por la Ley de Valores. Al momento de cualquier oferta de valores, evaluaremos los costos y responsabilidades potenciales relacionados con dicha declaración de registro en vista de cualquier beneficio indirecto para nosotros de permitir que los tenedores de ADR en los Estados Unidos que representan ADS y accionistas ubicados en los Estados Unidos ejerzan derechos preferentes, así como otros factores que pudieran considerarse adecuados en ese momento y, a continuación, tomaremos una decisión respecto de presentar una declaración

de registro. No podemos asegurar que decidiremos presentar una declaración de registro o que tales derechos estarán disponibles a los tenedores de ADS y accionistas ubicados en los Estados Unidos.

*No tenemos obligación de dar a conocer tanta información a los inversionistas como deben hacerlo las emisoras estadounidenses y, por ende, es posible que Ud. reciba menos información sobre nosotros que la que recibiría sobre una empresa similar norteamericana.*

Los requisitos de divulgación corporativa que aplican a nosotros podrían no ser equivalentes a los que aplican para una empresa estadounidense y, por ende, es posible que Ud. reciba menos información sobre nosotros que la que recibiría sobre una empresa similar norteamericana. Estamos sujetos a los requisitos de reporte establecidos en la Ley de Bolsas de Valores de 1934, según su enmienda o bien, en la Ley de Valores. Los requisitos de divulgación que aplican para emisoras extranjeras bajo la Ley de Valores son más limitados que aquellos para las emisoras estadounidenses. La información disponible al público sobre las emisoras de valores inscritos en las bolsas chilenas también ofrece menor detalle en ciertos aspectos que la información publicada de manera regular por las empresas que cotizan en los Estados Unidos o en algunos otros países. Asimismo, existe un menor nivel de regulación en el mercado de valores chileno y de las actividades de los inversionistas en dichos mercados en comparación con el nivel de regulación de los mercados de valores en los Estados Unidos y en otros países desarrollados.

## MEDIO AMBIENTE

### Ecoeficiencia de las operaciones

#### Gases de efecto invernadero (t CO<sub>2</sub>e)

[305-1, 305-2, 305-3 y 305-4]

	2016	2017	2018	2019	Δ 2019/2018
Emisiones directas <sup>1</sup>	11.343.650	11.051.171	11.513.608	12.149.725	5,52%
Emisiones indirectas <sup>2</sup>	15.767	24.498	16.759	18.423	9,93%
Otras emisiones indirectas <sup>3</sup>	7.718	11.382	4.750	218.174	4.493,13%
<b>Total</b>	<b>11.367.134</b>	<b>11.087.051</b>	<b>11.535.117</b>	<b>12.386.323</b>	<b>7,38%</b>
<b>Intensidad de emisiones en la operación total (kg CO<sub>2</sub>e/100 RTK)</b>	<b>83,02</b>	<b>79,89</b>	<b>80,34</b>	<b>83,69</b>	<b>4,17%</b>
<b>Intensidad de emisiones en las operaciones aéreas (kg CO<sub>2</sub>e/100 RTK)</b>	<b>82,56</b>	<b>79,45</b>	<b>80,06</b>	<b>82,02</b>	<b>2,45%</b>
<b>Intensidad de emisiones (valor neto) en la operación total (kg CO<sub>2</sub>e/100 RTK)<sup>4</sup></b>	<b>82,96</b>	<b>77,50</b>	<b>77,86</b>	<b>82,79</b>	<b>6,33%</b>

1 Emisiones directas (Alcance 1): consumo de combustibles en las operaciones aéreas, fuentes fijas y vehículos de la flota LATAM, además de emisiones fugitivas de gases refrigerantes.

2 Emisiones indirectas (Alcance 2): compra de energía eléctrica. El cálculo de emisiones considera las diferentes matrices energéticas de los países donde LATAM opera.

3 Otras emisiones indirectas (Alcance 3): transporte terrestre relacionado con operaciones (empleados, proveedores y residuos) y desplazamiento aéreo (en otras compañías) de empleados en actividades de trabajo.

4 Considera las compensaciones de emisiones realizadas.

Fuente	Factor de emisión
Combustible de aviación	<b>3,15 kg CO<sub>2</sub>/kg combustible</b> (Norma Europea n°. 601/2012)
Gasolina	<b>69.300 kg CO<sub>2</sub>/TJ</b> (IPCC 2006)
Diesel	<b>74.100 kg CO<sub>2</sub>/TJ</b> (IPCC 2006)
Gas natural	<b>56.100 kg CO<sub>2</sub>/TJ</b> (IPCC 2006)
Gas licuado de petróleo (GLP)	<b>63.100 kg CO<sub>2</sub>/TJ</b> (IPCC 2006)

IPCC: Panel intergubernamental de Cambio Climático.

Alcance de la información (%)	2016	2017	2018	2019
Combustible de aviación – operación aérea	100	100	100	100
<b>Combustible – fuentes fijas</b>				
Diesel	96	96	96	96
Gas natural	100	100	100	100
Gasolina	100	100	100	100
Gas licuado de petróleo (GLP)	94	100	100	100
<b>Combustible – fuentes móviles</b>				
Diesel	79	96	96	96
Gasolina	93	96	96	96
Gas licuado de petróleo (GLP)	100	100	100	100
Gases refrigerantes (varios)	100	100	100	100
Electricidad	93	100	100	100
Transporte en otras líneas aéreas (combustible de aviación)	96	100	100	100

**Nota:** el cálculo considera el alcance de cobertura de la información en cada país de operación y su participación porcentual en el transporte total medido por RPK.



Grupo LATAM y filiales – seguridad laboral [403-2]						
Lesiones laborales	Mujer		Hombre		Total	
	Total	Tasa	Total	Tasa	Total	Tasa
Argentina	7,5	0,7	11,0	0,9	18,5	0,8
Brasil	29,5	0,4	75,5	0,6	105,0	0,5
Chile	40,0	0,9	54,0	0,9	90,5	0,9
Colombia	10,0	1,6	12,0	1,5	22,0	1,6
Ecuador	4,0	1,1	3,0	0,8	7,0	0,9
Perú	49,0	2,8	10,5	0,5	59,5	1,5
Otros (incluye Estados Unidos)	2,0	0,2	5,0	0,4	7,5	0,4
<b>Total</b>	<b>141,5</b>	<b>0,9</b>	<b>168,5</b>	<b>0,7</b>	<b>310,0</b>	<b>0,7</b>
Días perdidos	Total	Tasa	Total	Tasa	Total	Tasa
Argentina	206,0	18,8	255	20,5	461,0	19,7
Brasil	149,0	2,0	868	6,4	1.017,0	4,9
Chile	606,0	13,5	1.072	17,8	1.678,0	16,0
Colombia	40,0	6,4	166	20,8	206,0	14,5
Ecuador	32,0	9,0	111	28,5	143,0	19,2
Perú	1.330,0	75,0	92	4,2	1.422,0	35,8
Otros (incluye Estados Unidos)	13,0	1,5	292	25	305,0	14,8
<b>Total</b>	<b>2.376,0</b>	<b>14,3</b>	<b>2.856</b>	<b>11,3</b>	<b>5.232,0</b>	<b>12,5</b>
Fatalidades	Total		Total		Total	
Argentina	0		0		0	
Brasil	0		0		0	
Chile	0		0		0	
Colombia	0		0		0	
Ecuador	0		0		0	
Perú	0		0		0	
Otros (incluye Estados Unidos)	0		0		0	
<b>Total</b>	<b>0</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	

**Notas:**

**Lesiones laborales:** los accidentes relacionados con algún riesgo crítico y los eventos de alto impacto (accidentes que provocan más de 100 días perdidos) suman 1,5.

**Tasa de lesiones:** Total de lesiones con interrupciones del trabajo/promedio de colaboradores x 100.

**Tasa de días perdidos:** total de días perdidos/promedio de empleados x 100. Incluye interrupciones del trabajo relacionadas con enfermedades ocupacionales, accidentes y muertes. Los días perdidos son calculados con base en la legislación de cada país. Argentina, Colombia y Estados Unidos comienzan a contar a partir del día posterior al incidente; en los otros países, el conteo comienza el mismo día en que ocurre el incidente. Los indicadores no cubren los llamados accidentes de trayecto.

**Fatalidades:** no se presentaron fatalidades relacionadas con el trabajo de trabajadores externos.

**EMPLEADOS**

**DIRECTO AL GRANO**

Personal protegido

## METODOLOGÍA

# Índice de contenidos GRI

[102-44 y 103-1]

Tema material	Grupo de interés indicando relevancia del tema	Límites		Capítulo de la memoria
		¿Dónde ocurre el impacto?	Participación de la organización	
Salud y seguridad en el aire y en tierra	Gobierno, clientes, empleados y proveedores	El impacto se da dentro de la organización, principalmente afectando las aeronaves, los aeropuertos y otras instalaciones operacionales.	LATAM determina distintos niveles de gestión de acuerdo con el tipo de evento. Existe un equipo dedicado que prepara a la organización para gestionar contingencias de manera continua.	Seguridad Empleados
Ética y anticorrupción	Prensa, clientes, empleados, proveedores e inversionistas	El impacto se da dentro de la organización, afectando a todos los empleados y terceros, así como a la sociedad en general.	LATAM ha implementado un programa de compliance de amplio alcance para gestionar los impactos y minimizar los riesgos.	Gobierno corporativo
Puntualidad	Clientes, empleados y proveedores	El impacto se da sobre la principal actividad de LATAM; es decir, los vuelos que opera, afectando la percepción de los pasajeros y el negocio en general.	LATAM puede gestionar una parte importante de los impactos, como son retrasos por mantenimientos, gestión de tripulación aérea y otros. Algunos impactos son externos a la organización, como condiciones meteorológicas, limitaciones de tráfico aéreo y congestión en aeropuertos.	Quiénes somos Clientes
Sostenibilidad económica y financiera	Prensa, clientes, empleados, proveedores e inversionistas	El principal impacto se da dentro de LATAM y puede afectar la marca, el programa de lealtad, la implementación de la estrategia empresarial, las relaciones comerciales y otros.	LATAM puede ajustar o reestructurar su estrategia. Aun si la mayoría de los factores no están bajo su control. El Grupo cuenta con una política para gestionar y mitigar riesgos financieros.	Nuestro negocio
Desarrollo de empleados	Clientes, empleados y proveedores	El impacto es a lo largo de las operaciones de LATAM. La gestión de recursos humanos se relaciona directamente con el desempeño corporativo.	LATAM gestiona el talento de los empleados e impulsa el compromiso con la estrategia corporativa.	Empleados
Mitigación del cambio climático	Clientes, empleados y proveedores	El impacto se da sobre el medio ambiente y proviene, principalmente, del uso de combustible, que contribuye a la emisión general de gases de efecto invernadero y, en menor grado, al deterioro de la calidad del aire local.	El impacto es resultado de las operaciones del Grupo, razón por la cual LATAM cuenta con una estrategia de seguimiento y gestión del cambio climático. Asimismo, el Grupo está atento a oportunidades para incorporar nuevas tecnologías y mejores prácticas que influyen en este tema.	Nuestro negocio Medio ambiente
Enfoque en el cliente	Prensa, clientes, empleados y proveedores	El impacto se da dentro de LATAM y con sus clientes, afectando la participación de mercado y el gasto de los consumidores hacia el Grupo.	LATAM juega un papel clave en la gestión de este impacto, principalmente con respecto a su capacidad de anticipar riesgos existentes.	Clientes
Red de destinos	Prensa, clientes, empleados y proveedores	El desarrollo y el crecimiento de la conectividad de destinos beneficia a las ciudades atendidas, generando desarrollo económico a través de un menor costo de hacer negocios y transportar carga, así como aumentando el turismo.	LATAM juega un papel clave en la gestión y el seguimiento de los factores que influyen en este tema.	Quiénes somos
Relación con las autoridades	Organizaciones de la sociedad civil, asociaciones de la industria, clientes, empleados, proveedores e inversionistas	El impacto de un cambio en el entorno regulatorio se da dentro de la organización, afectando todas las operaciones, y fuera de la organización, afectando al sector en general.	LATAM tiene el papel de identificar y monitorear cómo podrían afectar a las decisiones de las autoridades, al desarrollo del Grupo y de la industria de la aviación, así como a la conectividad en un país o región y a los clientes.	Nuestro negocio
Turismo sostenible	Clientes y empleados	El impacto se da sobre los destinos que atiende LATAM.	La capacidad para gestionar este tema varía de acuerdo con la participación de LATAM en el tráfico total de pasajeros a una ubicación específica. El Grupo pretende tomar un papel activo en promover un equilibrio entre el turismo y la conservación de la cultura y el medio ambiente locales.	Sociedad

# INFORMES FINANCIEROS



## EN ESTE CAPÍTULO

- 164 Estados financieros 2019
- 256 Filiales y coligadas
- 296 Análisis razonado
- 303 Declaración jurada
- 304 Malla societaria

# Estados financieros 2019



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES  
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS  
31 DE DICIEMBRE DE 2019

## CONTENIDO

Estado de situación financiera clasificado consolidado  
Estado de resultados consolidado por función  
Estado de resultados integrales consolidado  
Estado de cambios en el patrimonio consolidado  
Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo  
Notas a los estados financieros consolidados

CLP - PESOS CHILENOS  
ARS - PESOS ARGENTINOS  
US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES  
MUS\$ - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES  
MMUS\$ - MILLONES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES  
COP - PESOS COLOMBIANOS  
BRL/R - REALES BRASILEÑOS  
MRS - MILES DE REALES BRASILEÑOS



## INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 3 de marzo de 2020

Señores Accionistas y Directores  
Latam Airlines Group S.A.

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros consolidados adjuntos de Latam Airlines Group S.A. y filiales, que comprenden los estados de situación financiera clasificado consolidado al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y al 1 de enero de 2018, y los estados de resultados consolidado por función, de resultados integrales consolidado, de cambios en el patrimonio consolidado y de flujos de efectivo consolidado - método directo por los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018 y las correspondientes notas a los estados financieros consolidados.

### *Responsabilidad de la Administración por los estados financieros consolidados*

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros consolidados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros consolidados que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

### *Responsabilidad del auditor*

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros consolidados a base de nuestras auditorías. Efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad de que los estados financieros consolidados están exentos de representaciones incorrectas significativas.

Una auditoría comprende efectuar procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los montos y revelaciones en los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación de los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros consolidados ya sea debido a fraude o error. Al efectuar estas evaluaciones de los riesgos, el auditor considera el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de la entidad con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión. Una auditoría incluye, también, evaluar lo apropiadas que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros consolidados.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión.

PwC Chile, Av. Andrés Bello 2711 - piso 5, Las Condes - Santiago, Chile  
RUT: 81.513.400-1 | Teléfono: (56 2) 2940 0000 | www.pwc.cl



Santiago, 3 de marzo de 2020  
Latam Airlines Group S.A. y filiales  
2

### *Opinión*

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Latam Airlines Group S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y al 1 de enero de 2018, los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018 de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

### *Énfasis en un asunto*

Tal como se describe en la nota 2.1 a los estados financieros consolidados, la Sociedad a partir del 1 de enero de 2019 adoptó NIIF 16 - Arrendamientos, la cual establece los principios para el reconocimiento, medición, presentación y revelación de arrendamientos. La Sociedad ha optado por aplicar esta norma de forma retroactiva en los estados financieros consolidados, re-expresando los saldos al 1 de enero y 31 de diciembre de 2018. No se modifica nuestra opinión en relación con este asunto.

Firmado digitalmente por Renzo Piero Corona Spedalieri RUT: 6.373.028-9. El certificado correspondiente puede visualizarse en la versión electrónica de este documento.

Índice de las Notas a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales

Notas	Página
1 - Información general .....	1
2 - Resumen de principales políticas contables .....	5
2.1. Bases de preparación .....	5
2.2. Bases de consolidación .....	13
2.3. Transacciones en moneda extranjera .....	14
2.4. Propiedades, plantas y equipos .....	16
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía .....	16
2.6. Plusvalía .....	17
2.7. Costos por intereses .....	17
2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros .....	18
2.9. Activos financieros .....	18
2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura .....	19
2.11. Inventarios .....	20
2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar .....	20
2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo .....	21
2.14. Capital emitido .....	21
2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar .....	21
2.16. Préstamos que devengan intereses .....	21
2.17. Impuestos corrientes y diferidos .....	21
2.18. Beneficios a los empleados .....	22
2.19. Provisiones .....	23
2.20. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes .....	23
2.21. Arrendamientos .....	24
2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta .....	25
2.23. Mantenimiento .....	26
2.24. Medio ambiente .....	26
3 - Gestión del riesgo financiero .....	26
3.1. Factores de riesgo financiero .....	26
3.2. Gestión del riesgo del capital .....	41
3.3. Estimación del valor justo .....	41
4 - Estimaciones y juicios contables .....	44
5 - Información por segmentos .....	48
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo .....	52
7 - Instrumentos financieros .....	53
7.1. Instrumentos financieros por categorías .....	53
7.2. Instrumentos financieros por monedas .....	55
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes .....	56
9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas .....	58
10 - Inventarios .....	59
11 - Otros activos financieros .....	60
12 - Otros activos no financieros .....	61

13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta .....	62
14 - Inversiones en subsidiarias .....	63
15 - Activos intangibles distintos de la plusvalía .....	66
16 - Plusvalía .....	67
17 - Propiedades, plantas y equipos .....	69
18 - Impuestos corrientes y diferidos .....	74
19 - Otros pasivos financieros .....	79
20 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar .....	88
21 - Otras provisiones .....	90
22 - Otros pasivos no financieros .....	92
23 - Provisiones por beneficios a los empleados .....	94
24 - Cuentas por pagar, no corrientes .....	95
25 - Patrimonio .....	96
26 - Ingresos de actividades ordinarias .....	101
27 - Costos y gastos por naturaleza .....	101
28 - Otros ingresos, por función .....	103
29 - Moneda extranjera y diferencias de cambio .....	103
30 - Ganancia por acción .....	111
31 - Contingencias .....	112
32 - Compromisos .....	124
33 - Transacciones con partes relacionadas .....	127
34 - Pagos basados en acciones .....	128
35 - Estado de flujo de efectivo .....	131
36 - Medio Ambiente .....	133
37 - Hechos posteriores a la fecha de los estados financieros .....	134

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**
**ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO**

ACTIVOS	Nota	Al 31 de	Al 31 de	Al 1 de
		diciembre de	diciembre de	enero de
		2019	2018	2018
		MUS\$	MUS\$	MUS\$
			Re - expresado	Re - expresado
<b>Activos corrientes</b>				
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	1.072.579	1.081.642	1.142.004
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	499.504	383.984	559.919
Otros activos no financieros, corrientes	12	313.449	290.476	244.778
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	1.244.348	1.162.582	1.202.945
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	19.645	2.931	2.582
Inventarios corrientes	10	354.232	279.344	236.666
Activos por impuestos corrientes	18	29.321	69.134	77.987
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios		3.533.078	3.270.093	3.466.881
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	13	485.150	5.768	291.103
Total activos corrientes		4.018.228	3.275.861	3.757.984
<b>Activos no corrientes</b>				
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	46.907	58.700	88.090
Otros activos no financieros, no corrientes	12	204.928	227.541	212.203
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	4.725	5.381	6.891
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15	1.448.241	1.441.072	1.617.247
Plusvalía	16	2.209.576	2.294.072	2.672.550
Propiedades, plantas y equipos	17	12.919.618	12.501.809	12.930.652
Activos por impuestos corrientes, no corrientes	18	-	757	17.532
Activos por impuestos diferidos	18	235.583	273.529	370.564
Total activos no corrientes		17.069.578	16.802.861	17.915.729
Total activos		21.087.806	20.078.722	21.673.713

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**
**ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO**

PATRIMONIO Y PASIVOS	Nota	Al 31 de	Al 31 de	Al 1 de
		diciembre de	diciembre de	enero de
		2019	2018	2018
		MUS\$	MUS\$	MUS\$
			Re - expresado	Re - expresado
<b>PASIVOS</b>				
<b>Pasivos corrientes</b>				
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 19	1.885.660	1.794.286	1.619.979
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 20	2.222.874	1.674.303	1.668.612
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	56	382	760
Otras provisiones, corrientes	21	5.206	4.794	2.783
Pasivos por impuestos corrientes	18	11.925	3.738	3.511
Otros pasivos no financieros, corrientes	22	2.835.221	2.454.746	2.901.603
Total de pasivos corrientes distintos de los pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta		6.960.942	5.932.249	6.197.248
Pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	13	-	-	15.546
Total pasivos corrientes		6.960.942	5.932.249	6.212.794
<b>Pasivos no corrientes</b>				
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 19	8.530.418	8.359.462	9.433.450
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 24	619.110	529.277	559.443
Otras provisiones, no corrientes	21	286.403	303.495	374.593
Pasivo por impuestos diferidos	18	616.803	786.571	877.748
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	23	93.570	82.365	101.087
Otros pasivos no financieros no corrientes	22	851.383	644.702	158.305
Total pasivos no corrientes		10.997.687	10.705.872	11.504.626
Total pasivos		17.958.629	16.638.121	17.717.420
<b>PATRIMONIO</b>				
Capital emitido	25	3.146.265	3.146.265	3.146.265
Ganancias acumuladas	25	352.272	218.971	(41.012)
Acciones propias en cartera	25	(178)	(178)	(178)
Otras reservas		(367.577)	(4.365)	760.761
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		3.130.782	3.360.693	3.865.836
Participaciones no controladoras	14	(1.605)	79.908	90.457
Total patrimonio		3.129.177	3.440.601	3.956.293
Total patrimonio y pasivos		21.087.806	20.078.722	21.673.713

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES  
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCION

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2019 MUSS	2018 MUSS Re - expresado
Ingresos de actividades ordinarias	26	10.070.063	9.895.456
Costo de ventas		<u>(7.951.269)</u>	<u>(7.773.432)</u>
Ganancia bruta		<u>2.118.794</u>	<u>2.122.024</u>
Otros ingresos, por función	28	360.864	472.758
Costos de distribución		(580.046)	(615.214)
Gastos de administración		(735.218)	(736.333)
Otros gastos, por función		(422.792)	(356.250)
Otras ganancias (pérdidas)		<u>11.525</u>	<u>53.499</u>
Ganancias/(pérdidas) de actividades operacionales		<u>753.127</u>	<u>940.484</u>
Ingresos financieros		26.283	53.253
Costos financieros	27	(589.934)	(539.137)
Diferencias de cambio	29	(32.571)	(38.070)
Resultado por unidades de reajuste		<u>(14.989)</u>	<u>(865)</u>
Ganancia/(Pérdida), antes de impuestos		141.916	415.665
Gasto por impuesto a las ganancias	18	<u>53.697</u>	<u>(73.879)</u>
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		<u>195.613</u>	<u>341.786</u>
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		190.430	309.811
Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	14	<u>5.183</u>	<u>31.975</u>
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		<u>195.613</u>	<u>341.786</u>
GANANCIAS/(PÉRDIDAS) POR ACCION			
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	30	0,31403	0,51090
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	30	0,31403	0,51090

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES  
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2019 MUSS	2018 MUSS Re - expresado
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		195.613	341.786
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Otro resultado integral, antes de impuestos, ganancias (pérdidas) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	25	<u>(10.636)</u>	<u>(5.819)</u>
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		<u>(10.636)</u>	<u>(5.819)</u>
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Diferencia de cambio por conversión			
Ganancias (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos	29	<u>(243.271)</u>	<u>(743.516)</u>
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		<u>(243.271)</u>	<u>(743.516)</u>
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	19	<u>66.856</u>	<u>(27.797)</u>
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		<u>66.856</u>	<u>(27.797)</u>
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		<u>(176.415)</u>	<u>(771.313)</u>
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		<u>(187.051)</u>	<u>(777.132)</u>
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relativo a nuevas mediciones de planes de beneficios definidos de otro resultado integral	18	<u>2.873</u>	<u>1.566</u>
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio		<u>2.873</u>	<u>1.566</u>
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral		<u>414</u>	<u>(269)</u>
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio		<u>414</u>	<u>(269)</u>
Total otro resultado integral		<u>(183.764)</u>	<u>(775.835)</u>
Total resultado integral		<u>11.849</u>	<u>(434.049)</u>
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		15.250	(452.844)
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		<u>(3.401)</u>	<u>18.795</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL		<u>11.849</u>	<u>(434.049)</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidado.



**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**  
**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO**

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora												
	Cambios en otras reservas								Ganancias acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total	
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas					
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		
Patrimonio													
Saldo inicial al 1 de enero de 2019													
	Re - expresado	3.146.265	(178)	(2.656.644)	(9.333)	(15.178)	37.874	2.638.916	(4.365)	218.971	3.360.693	79.908	3.440.601
Cambios en patrimonio													
Resultado integral													
	Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	190.430	190.430	5.183	195.613
	Otro resultado integral		-	(233.643)	66.225	(7.762)	-	-	(175.180)	-	(175.180)	(8.584)	(183.764)
	Total resultado integral		-	(233.643)	66.225	(7.762)	-	-	(175.180)	190.430	15.250	(3.401)	11.849
Transacciones con los accionistas													
	Dividendos	25	-	-	-	-	-	-	-	(57.129)	(57.129)	-	(57.129)
	Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	-	-	-	-	(1.585)	(186.447)	(188.032)	-	(188.032)	(78.112)	(266.144)
	Total transacciones con los accionistas		-	-	-	-	(1.585)	(186.447)	(188.032)	(57.129)	(245.161)	(78.112)	(323.273)
	Saldos al 31 de diciembre de 2019		3.146.265	(178)	(2.890.287)	56.892	36.289	2.452.469	(367.577)	352.272	3.130.782	(1.605)	3.129.177

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**  
**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO**

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora													
	Cambios en otras reservas											Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias acumuladas					
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		
Patrimonio														
1 de enero de 2018	3.146.265	(178)	(2.131.591)	18.140	(10.926)	39.481	2.639.780	554.884	475.118	4.176.089	91.147	4.267.236		
Aumento (disminución) por aplicación de nuevas normas contables	2-25	-	-	205.877	-	-	-	205.877	(516.130)	(310.253)	(690)	(310.943)		
Saldo inicial Re - expresado		3.146.265	(178)	(1.925.714)	18.140	(10.926)	39.481	2.639.780	760.761	(41.012)	90.457	3.956.293		
Cambios en patrimonio														
Resultado integral														
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	309.811	309.811	31.975	341.786		
Otro resultado integral		-	-	(730.930)	(27.473)	(4.252)	-	-	(762.655)	-	(13.180)	(775.835)		
Total resultado integral		-	-	(730.930)	(27.473)	(4.252)	-	-	(762.655)	309.811	18.795	(434.049)		
Transacciones con los accionistas														
Dividendos	25	-	-	-	-	-	-	-	(54.580)	(54.580)	-	(54.580)		
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	-	-	-	-	-	(1.607)	(864)	(2.471)	4.752	(29.344)	(27.063)		
Total transacciones con los accionistas		-	-	-	-	-	(1.607)	(864)	(2.471)	(49.828)	(29.344)	(81.643)		
Saldos al 31 de diciembre de 2018		3.146.265	(178)	(2.656.644)	(9.333)	(15.178)	37.874	2.638.916	(4.365)	218.971	79.908	3.440.601		

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**
**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - METODO DIRECTO**

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre	
		2019 MUS\$	2018 MUS\$
			Re - expresado
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		11.079.333	10.787.804
Otros cobros por actividades de operación		127.683	95.099
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(6.663.875)	(6.775.003)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(1.644.806)	(1.789.022)
Otros pagos por actividades de operación		(267.643)	(255.988)
Impuestos a las ganancias pagados		(45.311)	(29.186)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	241.286	39.612
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		<u>2.826.667</u>	<u>2.073.316</u>
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias u otros negocios		-	69.724
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		4.063.582	3.640.208
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		(4.131.890)	(3.542.839)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		50.322	223.753
Compras de propiedades, planta y equipo		(1.276.621)	(660.707)
Compras de activos intangibles		(140.173)	(96.206)
Intereses recibidos		17.822	10.175
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(2.249)	(2.476)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		<u>(1.419.207)</u>	<u>(358.368)</u>
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	35		
Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control		(294.105)	(2)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		1.781.728	779.062
Importes procedentes de préstamos de corto plazo		93.000	293.000
Reembolsos de préstamos		(1.860.455)	(1.738.348)
Pagos de pasivos por arrendamientos		(398.992)	(373.439)
Dividendos pagados		(55.116)	(72.620)
Intereses pagados		(550.877)	(540.303)
Otras entradas (salidas) de efectivo		(58.704)	44.053
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		<u>(1.343.521)</u>	<u>(1.608.597)</u>
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		63.939	106.351
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		(73.002)	(166.713)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo		<u>(9.063)</u>	<u>(60.362)</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	6	1.081.642	1.142.004
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	6	<u>1.072.579</u>	<u>1.081.642</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

1

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**
**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS**

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2019 Y 2018

**NOTA 1 - INFORMACION GENERAL**

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad") es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Comisión para el Mercado Financiero bajo el N° 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa Electrónica de Chile - Bolsa de Valores y la Bolsa de Comercio de Santiago, además de cotizarse en Estados Unidos de Norteamérica en la New York Stock Exchange ("NYSE"), en la forma de American Depositary Receipts ("ADRs").

Su negocio principal es el transporte aéreo de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Argentina, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África, Asia y Oceanía. Estos negocios son desarrollados directamente o por sus filiales en Ecuador, Perú, Brasil, Colombia, Argentina y Paraguay. Además, la Sociedad cuenta con filiales que operan en el negocio de carga en Chile, Brasil y Colombia.

La Sociedad se encuentra ubicada en Chile, en la ciudad de Santiago, en Avenida Américo Vespucio Sur N° 901, comuna de Renca.

Al 31 de diciembre de 2019 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 606.407.693 acciones ordinarias y sin valor nominal. Todas las acciones se encuentran suscritas y pagadas considerando la reducción de capital que se produjo de pleno derecho, luego de transcurrido el plazo legal de tres años para suscribir el saldo de 466.832 acciones pendientes de colocación del último aumento de capital aprobado en agosto del año 2016.

El mayor accionista de la Sociedad es el Grupo Cueto, que a través de las sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A., Costa Verde Aeronáutica SpA, Costa Verde Aeronáutica Tres SpA, Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda., Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda., Inversiones Caravia Dos y Cía. Ltda., Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda., Inversiones La Espasa Dos S.A. e Inversiones La Espasa Dos y Cía. Ltda., es dueño del 21,46% de las acciones emitidas por la Sociedad.

Al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad contaba con un total de 1.228 accionistas en su registro. A esa fecha, aproximadamente un 4,17% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad tuvo un promedio de 41.043 empleados, terminando este período con un número total de 41.729 personas, distribuidas en 6.966 empleados de Administración, 4.911 en Mantenimiento, 13.538 en Operaciones, 9.511 Tripulantes de Cabina, 4.298 Tripulantes de Mando y 2.505 en Ventas.

Las principales filiales que se incluyen en estos estados financieros consolidados, son las siguientes:

(a) Porcentajes de participación

RUT	Sociedad	País de origen	Moneda funcional	Al 31 de diciembre de 2019			Al 31 de diciembre de 2018		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.518.860-6	Latam Travel Chile S.A. y Filial	Chile	US\$	-	-	-	99,9900	0,0100	100,0000
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,8361	0,1639	100,0000	99,8361	0,1639	100,0000
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	49,0000	21,0000	70,0000	49,0000	21,0000	70,0000
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8940	0,0041	99,8981	99,8940	0,0041	99,8981
Extranjera	Connecta Corporation	E.E.U.U.	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial	E.E.U.U.	US\$	99,9714	0,0286	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	99,9999	0,0001	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	99,8900	0,1100	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	96,2208	3,7792	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	Bahamas	US\$	99,9800	0,0200	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	US\$	99,0000	1,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,7100	0,2900	100,0000	99,7100	0,2900	100,0000
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	Chile	CLP	99,8300	0,1700	100,0000	99,8300	0,1700	100,0000
Extranjera	Latam Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Peuco Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Professional Airline Services INC.	E.E.U.U.	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Jarletul S.A.	Uruguay	US\$	99,0000	1,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	63,0901	36,9099	100,0000

(\*) Al 31 de diciembre de 2019, el porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 99,9983% sobre los derechos económicos y un 51,04% de los derechos políticos producto de la medida provisoria N° 863 del gobierno de Brasil implementada en diciembre de 2018 que permite a capitales extranjeros tener hasta un 100% de la propiedad.

(b) Información financiera

RUT	Sociedad	Estados de Situación Financiera						Resultado	
		Al 31 de diciembre de 2019			Al 31 de diciembre de 2018			Por los periodos terminados	
		Activos	Pasivos	Patrimonio	Activos	Pasivos	Patrimonio	Al 31 de Diciembre de 2019	Al 31 de Diciembre de 2018
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
		Re - expresado						Re - Expresado	
96.518.860-6	Latam Travel Chile S.A. y Filial	-	-	-	10.841	3.909	6.932	-	2.385
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (*)	632.673	1.487.248	(853.624)	526.017	1.281.800	(751.960)	(26.551)	(48.061)
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	519.363	510.672	8.691	419.325	409.221	10.104	(3.550)	5.416
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	634.852	462.666	172.186	513.367	336.715	176.652	(4.157)	(34.322)
Extranjera	Connecta Corporation	64.110	24.023	40.087	66.593	28.183	38.410	1.677	16.923
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (*)	22.068	23.102	(1.034)	15.817	17.654	(1.837)	802	1.225
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	359.335	142.423	216.912	331.496	129.233	202.263	14.610	(17.609)
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	20.182	12.601	7.581	17.057	9.614	7.443	796	(3)
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	(10)	-	(10)	26	13	13	-	(3)
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales (*)	48.929	15.228	33.450	53.326	13.040	40.028	(6.579)	19.121
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (*)	65.422	78.890	(12.111)	181.522	192.059	(9.614)	(2.497)	497
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales (*)	1.329	50	1.279	1.383	50	1.333	(54)	(4.774)
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	2.378	1.075	1.303	2.879	1.031	1.848	(282)	884
Extranjera	Latam Finance Limited	1.362.762	1.531.238	(168.476)	679.034	756.774	(77.740)	(90.736)	(47.723)
Extranjera	Peuco Finance Limited	664.458	664.458	-	608.191	608.191	-	-	-
Extranjera	Professional Airline Services INC.	3.509	1.950	1.559	2.430	1.967	463	1.096	197
Extranjera	Jarletul S.A.	150	860	(710)	18	125	(107)	(603)	(107)
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	5.090.180	3.550.875	1.539.305	4.420.546	3.256.017	1.164.529	186.140	389.072

(\*) El Patrimonio informado corresponde al de la controladora, no incluye intereses no controlantes.

Adicionalmente, se ha procedido a consolidar entidades de cometido específico: 1. Chercán Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves; 2. Guanay Finance Limited, destinada a la emisión de bono securitizado con futuros pagos de tarjeta de crédito; 3. Fondos de inversión privados; 4. Dia Patagonia Limited, Alma Leasing C.O. Limited, FC Initial Leasing Limited, Vari Leasing Limited, Dia Iguazu Limited, Condor Leasing C.O. Limited, FI Timothy Leasing Limited, Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai, LS-Aviation No.19 C.O. Limited, LS-Aviation No.20 C.O. Limited, LS-Aviation No.21 C.O. Limited, LS-Aviation No.22 C.O. Limited y LS-Aviation No.23 Co. Limited destinadas al financiamiento de aeronaves. Estas compañías han sido consolidadas según es requerido por NIIF 10.

Todas las entidades sobre las cuales se tiene control han sido incluidas en la consolidación.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2018 y 31 de diciembre de 2019, se detallan a continuación:

(1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.

- El 22 de enero de 2018, Lan Pax Group S.A., compra 17.717 cuotas de Laser Cargo SRL. a Andes Airport Service S.A., en consecuencia, Lan Pax Group S.A. queda con un 3,77922% y Lan Cargo S.A. con un 96,22078% de participación de Laser Cargo SRL.

- Con fecha 13 de marzo de 2018, fue creada la sociedad Jarletul S.A., cuya propiedad es 99% de LATAM Airlines Group S.A. y 1% Inversiones Lan S.A., y su actividad es Agencia de Viajes.
- Al 31 de diciembre de 2018, Inversiones LAN S.A., filial de LATAM Airlines Group S.A., ha adquirido en total 5.319 acciones de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. a accionistas no controlantes, en consecuencia, la participación indirecta de LATAM Airlines Group S.A. corresponde a un 99,2012%.
- En abril de 2019 TAM Linhas Aereas S.A. por medio de una oferta pública de acciones, adquirió el 27,26% de las acciones de Multiplus S.A., de propiedad de los accionistas minoritarios. Con posterioridad la Sociedad TAM S.A cedió el 72,74% de su participación en Multiplus S.A., a través de un aumento de capital, a TAM Linhas Aerea S.A.; al quedar el 100% de las acciones bajo control de TAM Linhas Aereas S.A. se realizó la fusión con Multiplus S.A., dejando de existir, esta última sociedad, como una empresa independiente el 31 de mayo de 2019. Como resultado de la fusión por incorporación el Programa de coalición y fidelización de Multiplus S.A. que fue identificado como una Unidad Generadora de Efectivo (UGE) independiente, y que además representaba un segmento operativo, pasa a formar parte, al igual que los otros programas de fidelización del grupo (LATAM Pass y LATAM Fidelidade), de la UGE Transporte Aéreo, además desde ese momento LATAM queda con un único segmento operativo.  
El valor de la adquisición de esta transacción fue de MUS\$ 294.105.
- Por escritura pública de fecha 20 de noviembre de 2019, la sociedad LATAM Airlines Group S.A. adquirió el 100% de las acciones de la sociedad LATAM TRAVEL CHILE S.A.  
En virtud de lo dispuesto en el N° 2 del Art. 103 de la Ley N° 18.046 sobre sociedades anónimas, por haberse reunido la totalidad de las acciones en manos de un solo accionista y por haber transcurrido el plazo de 10 días sin haberse enmendado dicha situación, la sociedad LATAM TRAVEL CHILE S.A. se ha disuelto de pleno derecho con fecha 1 de diciembre de 2019.  
Como consecuencia de la disolución de la sociedad LATAM TRAVEL CHILE S.A., la sociedad LATAM Airlines Group S.A. asume desde dicha fecha todas las obligaciones y derechos que correspondían a la primera.
- (2) Desapropiación de sociedades.
  - Con fecha 7 de mayo de 2018 LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales Inversiones LAN S.A. y LAN Pax Group S.A., vendieron, cedieron y transfirieron a las sociedades españolas Acciona Airport Services, S.A. y Acciona Aeropuertos, S.L., el 100% de sus acciones en la filial Andes Airport Services S.A.  
El valor de venta de Andes Airport Services S.A. fue de MUS\$ 39.108.
  - Con fecha 30 de noviembre de 2018, Mas Investment Limited, filial de LATAM Airlines Group S.A., vendió a Puente Aéreo Corporación S.A. de C.V. su participación en las sociedades Aerotransportes Mas de Carga S.A. de C.V. y Promotora Aérea Latino Americana S.A. de C.V.  
El valor de venta de esta transacción fue de MUS\$ 29.466.

## NOTA 2 - RESUMEN DE PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros consolidados.

### 2.1. Bases de preparación

Los presentes estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. corresponden al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019 y han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el International Accounting Standards Board ("IASB") y con las interpretaciones emitidas por el comité de interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF).

Los estados financieros consolidados se han preparado bajo el criterio del costo histórico, aunque modificado por la valoración a valor justo de ciertos instrumentos financieros.

La preparación de los estados financieros consolidados conforme a las NIIF, requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la Administración que ejerza su juicio en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En la Nota 4, se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados.

Los estados financieros consolidados se han preparado de acuerdo con las políticas contables utilizadas por la Sociedad para los estados financieros consolidados 2018, excepto por las normas e interpretaciones adoptadas a partir del 1 de enero de 2019.

#### (a) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2019:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
NIIF 16: Arrendamientos.	enero 2016	01/01/2019
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros	octubre 2017	01/01/2019
Enmienda a NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos	octubre 2017	01/01/2019
Enmienda a NIC 19: Beneficios a los empleados	febrero de 2018	01/01/2019
(ii) Mejoras		
Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2015-2017) NIIF 3: Combinación de negocios; NIC 12: Impuesto a las ganancias; NIIF 11: Acuerdos conjuntos y NIC 23 Costos por préstamos.	diciembre 2017	01/01/2019

6

(iii) Interpretaciones	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
CINIF 23: Posiciones tributarias inciertas	junio 2017	01/01/2019

La aplicación de estos pronunciamientos contables a partir del 1 de enero de 2019, no tuvieron efectos significativos en los estados financieros consolidados de la Sociedad; a excepción de los originados por la aplicación de la NIIF 16: Arrendamientos, descritos a continuación.

Durante el ejercicio informado, la Sociedad ha reconocidos los cambios, en los estados financieros consolidados, producto de la adopción de la NIIF 16 de forma retroactiva; re - expresando los estados financieros comparativos, de acuerdo con lo establecido en la NIC 8 Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores.

La Sociedad ha modificado los saldos iniciales correspondientes al 1 de enero de 2018, para un mejor entendimiento de los cambios reconocidos a esta fecha, se han mantenido las revelaciones correspondientes a la aplicación inicial de la NIIF 9 y NIIF 15, las que también originaron cambios en los estados financieros consolidados.

Los impactos por la adopción de la NIIF 9 Instrumentos financieros, la NIIF 15 Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes y NIIF 16 Arrendamientos son los siguientes:

Estado de situación financiera consolidado (extracto)

(a) Al 1 de enero de 2018

	Nota	Al 31 de diciembre de 2017	Efecto adopción		Al 1 de enero de 2018	Efecto adopción NIIF 16	Al 1 de enero de 2018
		MUS\$	NIIF 9	NIIF 15	MUS\$	MUS\$	MUS\$
			MUS\$	MUS\$			Re - expresado
<b>Activos corrientes</b>							
Otros activos no financieros, corrientes	12	221.188	-	54.361 (4)	275.549	(30.771) (9)	244.778
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	1.214.050	(11.105) (1)	-	1.202.945		1.202.945
<b>Activos no corrientes</b>							
Otros activos no financieros, no corrientes	12	220.807	-	-	220.807	(8.604) (9)	212.203
Propiedades, plantas y equipos, neto	17	10.065.335	-	-	10.065.335	2.865.317 (9)	12.930.652
Activos por impuestos diferidos	18	364.021	89 (2)	6.005 (7)	370.115	449 (10)	370.564
<b>Pasivos corrientes</b>							
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 19	1.300.949	-	-	1.300.949	319.030 (11)	1.619.979
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 20	1.695.202	-	(22.192) (5)	1.673.010	(4.398) (9)	1.668.612
Otros pasivos no financieros, corrientes	22	2.823.963	-	77.640 (6)	2.901.603		2.901.603
<b>Pasivos no corrientes</b>							
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 19	6.605.508	-	-	6.605.508	2.827.942 (11)	9.433.450
Cuentas por pagar no corrientes	7 - 24	498.832	-	-	498.832	60.611 (9)	559.443
Pasivo por impuestos diferidos	18	949.697	(1.021) (2)	4.472 (5)	953.148	(75.400) (10)	877.748
<b>PATRIMONIO</b>							
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora							
Ganancias acumuladas	25	475.118	(9.995) (3)	446 (8)	465.569	(506.581) (12)	(41.012)
Otras resevas	25	554.884	-	-	554.884	205.877 (12)	760.761
Participaciones no controladoras	14	91.147	-	-	91.147	(690) (12)	90.457

8

## (b) Al 31 de diciembre de 2018

	Nota	Al 31 de diciembre de 2018 MUSS	Efecto adopción NIIF 16 MUSS	Al 31 de diciembre de 2018 Re - expresado MUSS
<b>Activos corrientes</b>				
Otros activos no financieros, corrientes	12	320.977	(30.501) (9)	290.476
<b>Activos no corrientes</b>				
Otros activos no financieros, no corrientes	12	233.741	(6.200) (9)	227.541
Propiedades, plantas y equipos, neto	17	9.953.365	2.548.444 (9)	12.501.809
Activos por impuestos diferidos	18	273.328	201 (10)	273.529
<b>Pasivos corrientes</b>				
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 19	1.430.789	363.497 (11)	1.794.286
<b>Pasivos no corrientes</b>				
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 19	5.864.910	2.494.552 (11)	8.359.462
Cuentas por pagar no corrientes	7 - 24	483.656	45.621 (9)	529.277
Pasivo por impuestos diferidos	18	872.121	(85.550) (10)	786.571
<b>PATRIMONIO</b>				
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora				
Ganancias acumuladas	25	597.676	(378.705) (12)	218.971
Otras resevas	25	(76.926)	72.561 (12)	(4.365)
Participaciones no controladoras	14	79.940	(32) (12)	79.908

## - Efectos adopción NIIF 9

- (1) Pérdidas crediticias esperadas: La Sociedad modificó el cálculo de la provisión por deterioro para dar cumplimiento al modelo de pérdidas crediticias esperadas, establecido en la NIIF 9 Instrumentos financieros, el cual reemplaza el actual modelo de deterioro de pérdida incurrida. Para el cálculo del % de pérdidas crediticias se utilizó una matriz de riesgo, agrupando la cartera, de acuerdo a características similares de riesgo y madurez. Este cambio originó el reconocimiento de un aumento en la provisión por pérdidas por deterioro de US\$ (11,1) millones.

Esta norma también incluye requisitos relativos a la clasificación y medición de activos y pasivos financieros y un modelo de pérdidas crediticias esperadas que reemplaza el actual modelo de deterioro de pérdida incurrida.

Al 1 de enero de 2018, el cálculo de la provisión por pérdidas por deterioro es el siguiente:

	Madurez de la cartera					Total MUSS
	Al día MUSS	de 1 a 90 días MUSS	de 91 a 180 días MUSS	de 181 a 360 días MUSS	más de 360 días MUSS	
Tasa de pérdida esperada	1%	21%	46%	67%	94%	8%
Valor libro bruto	1.046.909	36.241	12.001	14.623	66.022	1.175.796
Provisión deterioro	(13.570)	(7.774)	(5.499)	(9.803)	(61.787)	(98.433)

- (2) Impuestos diferidos: ajustes originados por la aplicación de la NIIF 9.

9

- (3) Efecto neto en resultados acumulados de los ajustes indicados anteriormente.

Además de los impactos en el estado de situación financiera consolidado la aplicación de la NIIF 9: Instrumentos financieros requiere la clasificación de los instrumentos financieros de acuerdo al modelo de negocios, para determinar la forma de medición de los instrumentos financieros, después de su reconocimiento inicial. La Sociedad analizó los modelos de negocios y clasificó sus activos y pasivos financieros de acuerdo a lo siguiente:

Activos	Préstamos y cuentas por cobrar MUSS	Derivados de cobertura MUSS	Mantenedos para negociar MUSS	Designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados	Costo amortizado MUSS	A valor justo con cambios en resultados	Total MUSS
				MUSS		MUSS	
Saldo al 31 de diciembre de 2017	2.446.864	62.867	1.915	501.890	-	-	3.013.536
Efectivo y equivalentes al efectivo	(1.112.346)	-	-	(29.658)	1.112.346	29.658	-
Otros activos financieros, corrientes	(23.918)	-	(1.421)	(472.232)	23.918	473.653	-
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	(1.214.050)	-	-	-	1.214.050	-	-
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	(2.582)	-	-	-	2.582	-	-
Otros activos financieros, no corrientes	(87.077)	-	(494)	-	87.077	494	-
Cuentas por cobrar, no corrientes	(6.891)	-	-	-	6.891	-	-
Saldo al 1 de enero de 2018	-	62.867	-	-	2.446.864	503.805	3.013.536
Clasificación NIC 39							
Pasivos	Otros pasivos financieros	Derivados de cobertura	Costo amortizado		Total		
	MUSS	MUSS	MUSS				
Saldo al 31 de diciembre de 2017	10.086.434	14.817	-	-	10.101.251		
Otros pasivos financieros, corrientes	(1.288.749)	-	1.288.749	-	-		
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	(1.695.202)	-	1.695.202	-	-		
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	(760)	-	760	-	-		
Otros pasivos financieros, no corrientes	(6.602.891)	-	6.602.891	-	-		
Cuentas por pagar, no corrientes	(498.832)	-	498.832	-	-		
Saldo al 1 de enero de 2018 (*)	-	14.817	10.086.434	-	10.101.251		

(\*) Los saldos al 1 de enero de 2018 no contienen los efectos de re-expresión originados por la NIIF 16.

## - Efectos adopción NIIF 15

- (4) Costos de contratos: La Sociedad ha capitalizado los costos incrementales, relacionados con los ingresos por transporte aéreo de pasajeros, correspondiente a: las comisiones cobradas por las administradoras de tarjetas de crédito por US\$ 22,0 millones y los servicios de reservas de pasajes aéreos a través del sistema general de distribución (GDS) por US\$ 15,6 millones. Adicionalmente, se incluye reclasificación de comisiones cobradas por las agencias de viajes por US\$ 16,8 millones, las cuales anteriormente de acuerdo a NIC 18 se presentaban disminuyendo el pasivo por volar.
- (5) Pasivos de contratos: La Sociedad ha ajustado algunos conceptos que eran registrados como obligaciones con proveedores y clientes los cuales ahora deben ser tratados como Pasivos de



contratos, por lo tanto deben diferirse hasta la prestación del servicio. Estos conceptos están relacionados principalmente con el servicio de transporte terrestre por US\$ 15,6 millones y cheques de viajero por US\$ 6,6 millones.

- (6) Obligaciones de desempeño: La Sociedad analizó el momento en el que las obligaciones de desempeño, identificadas en los contratos con clientes, deben ser reconocidas en el resultado consolidado. Durante este análisis se identificaron algunos conceptos los cuales deben diferirse hasta el momento de la prestación del servicio, relacionados principalmente con servicios de transporte terrestres, cargos por modificaciones del contrato inicial en la venta de pasajes y canjes de algunos productos asociados a los programas de fidelización por US\$ 60,8 millones. Adicionalmente, se incluye reclasificación revelada en numeral (4) por US\$ 16,8 millones.
- (7) Impuestos diferidos: ajustes originados por la aplicación de la NIIF 15.
- (8) Efecto neto en resultados acumulados de los ajustes indicados anteriormente

Adicionalmente, la Sociedad concluyó que, en la prestación de algunos servicios, actuaba como agente en la prestación de dichos servicios, por lo tanto, fueron efectuadas algunas reclasificaciones en el Estado de resultados consolidado para reflejar la comisión correspondiente

- Efectos adopción NIIF 16

- (9) La Sociedad reconoció dentro del rubro Propiedades, plantas y equipos activos por derecho de uso por US\$ 2.865,3 millones al 1 de enero de 2018 y US\$ 2.548,4 al 31 de diciembre de 2018, asociados a los contratos que cumplen la definición de arrendamiento (Nota 2.21 y 17). La Sociedad dejó de reconocer dentro del rubro Otros activos financieros pagos anticipados por concepto de arrendamiento por US\$ 39,4 millones al 1 de enero de 2018 y US\$ 36,7 al 31 de diciembre de 2018, ya que con la aplicación de la norma estos montos son considerados en la medición inicial del activo por derecho de uso. La Sociedad aumentó dentro del rubro cuentas por pagar los costos de restauración asociados a la devolución de aeronaves y motores por US\$ 56,2 millones al 1 de enero de 2018 y US\$ 45,6 millones al 31 de diciembre de 2018. Con la aplicación de la norma el valor presente neto de este costo se incluyó en el activo por derecho de uso y su contrapartida en el rubro cuentas por pagar, corriente o no corriente, dependiendo de la fecha de devolución de las aeronaves o motores.
- (10) Impuestos diferidos: ajustes originados por la aplicación de la NIIF 16.
- (11) Pasivos por arrendamiento: La Sociedad reconoció dentro del rubro Otros pasivos financieros pasivos por arrendamiento por US\$ 3.147,0 millones al 1 de enero de 2018 y US\$ 2.858,0 millones al 31 de diciembre de 2018, asociados a los contratos que cumplen con la definición de arrendamiento (Nota 2.21 y 19).
- (12) El efecto del reconocimiento de los arrendamientos bajo la NIIF 16 generó una disminución de las ganancias acumuladas por US\$ 506,6 millones al 1 de enero de 2018 (US\$ 378,7 millones al 31 de diciembre de 2018). El aumento en las Otras reservas por US\$ 205,9 millones al 1 de enero de 2018 (disminución US\$ 72,5 millones al 31 de diciembre de 2018), fue originado por el ajuste de conversión de aquellas filiales con moneda funcional distinta del dólar. La aplicación de la NIIF 16 también afectó a las Participaciones no controladoras.

A continuación, se presenta los efectos de los cambios reconocidos en la aplicación de la NIIF 15 y NIIF 16 al 31 de diciembre de 2018 en el Estado de resultados consolidado.

		Al 31 de Diciembre de 2018						
					Ajustes para conciliación			
	Nota	Resultados bajo NIIF 15	Efectos adopción NIIF 16	Resultados bajo NIIF 15	Costos de contrato (4)	Reconocimiento de ingresos diferidos [(5), (6)]	Reclasificaciones	Resultados bajo NIC 18
		MUS\$ Publicado	MUS\$	MUS\$ Publicado	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
				Re - expresado NIIF 16				
Ingresos de actividades ordinarias	26	9.895.456	-	9.895.456	-	48.561	31.501	9.975.518
Costo de ventas		(7.962.843)	189.411	(7.773.432)	-	(34.986)	-	(7.808.418)
Ganancia bruta		1.932.613	189.411	2.122.024	-	13.575	31.501	2.167.100
Otros ingresos, por función	28	472.758	-	472.758	-	-	42.563	515.321
Costos de distribución		(619.200)	3.986	(615.214)	(43)	-	(20.003)	(635.260)
Gastos de administración		(721.270)	(15.063)	(736.333)	(806)	-	(54.061)	(791.200)
Otros gastos, por función		(359.781)	3.531	(356.250)	-	-	-	(356.250)
Otras ganancias (pérdidas)		53.499	-	53.499	-	-	-	53.499
Ganancias/(pérdidas) de actividades operacionales		758.619	181.865	940.484	(849)	13.575	-	953.210
Ingresos financieros		53.253	-	53.253	-	-	-	53.253
Costos financieros	27	(356.269)	(182.868)	(539.137)	-	-	-	(539.137)
Diferencias de cambio	29	(157.709)	119.639	(38.070)	-	-	-	(38.070)
Resultado por unidades de reajuste		(865)	-	(865)	-	-	-	(865)
Ganancia/(Pérdida), antes de impuestos		297.029	118.636	415.665	(849)	13.575	-	428.391
Gasto por impuesto a las ganancias	18	(83.782)	9.903	(73.879)	(23)	(1.030)	-	(74.932)
<b>GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO</b>		<b>213.247</b>	<b>128.539</b>	<b>341.786</b>	<b>(872)</b>	<b>12.545</b>	<b>-</b>	<b>353.459</b>
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		181.935	127.876	309.811	(872)	12.545	-	321.484
Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	14	31.312	663	31.975	-	-	-	31.975
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		213.247	128.539	341.786	(872)	12.545	-	353.459

En el estado de resultados, con la implementación de la norma NIIF16, se generan cambios en las siguientes líneas:

- Costo de venta, Costos de distribución, Gastos de Administración y Otros gastos: Efecto neto de dar de baja el costo de arriendo y reconocer la depreciación del derecho de uso.
- Costos Financieros: gasto por intereses correspondientes al pasivo por arrendamiento.

12

A continuación, se presenta los efectos de los cambios reconocidos en la aplicación de la NIIF 16 al 31 de diciembre de 2018 en el Estado de Flujos de Efectivo Consolidado.

	Al 31 de diciembre de 2018	Efectos adopción NIIF 16	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
			Re - expresado
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(7.331.390)	556.387 (1)	(6.775.003)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(7.331.390)	556.387	(6.775.003)
Reembolsos de préstamos	(1.045.662)	(692.687) (2)	(1.738.349)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	(692.687)	692.687 (2)	-
Pagos de pasivos por arrendamientos	-	(373.439) (1)	(373.439)
Intereses pagados	(357.355)	(182.948) (1)	(540.303)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(2.095.704)	(556.387)	(2.652.091)

(1) Corresponde a la reclasificación de las cuotas pagadas por arriendos, la porción capital a la línea pagos de pasivos por arrendamientos y la porción interés a la línea interés pagado.

(2) Corresponde a la reclasificación de las cuotas pagadas por los arriendos anteriormente clasificados como arriendos financieros.

13

b) Pronunciamientos contables no vigentes para los ejercicios financieros iniciados el 1 de enero de 2019, para los cuales no se ha efectuado adopción anticipada:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
NIIF 17: Contratos de seguros	mayo 2017	01/01/2021
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.	septiembre 2014	Por determinar
Enmienda a NIIF 3: Combinaciones de negocios.	octubre 2018	01/01/2020
Enmienda a NIC 1: Presentación de Estados Financieros y NIC 8 Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores	octubre 2018	01/01/2020
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros; NIC 39: Instrumentos financieros: Reconocimiento y medición; y NIIF 7: Instrumentos financieros: Información a revelar	septiembre 2019	01/01/2020

La administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tendrá un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad en el ejercicio de su primera aplicación. Al cierre de los estados financieros consolidados la Sociedad se encuentra analizando los posibles efectos de la enmienda emitida en septiembre de 2019 a la NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7 por la reforma de las tasas de interés de referencia.

## 2.2. Bases de consolidación

### (a) Filiales o subsidiarias

Filiales son todas las entidades (incluidas las entidades de cometido especial) sobre las que la Sociedad tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación, lo que, generalmente, viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. A la hora de evaluar si la Sociedad controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente susceptibles de ser ejercidos o convertidos a la fecha de los estados financieros consolidados. Las filiales se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control a la Sociedad, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo. Los resultados y flujos se incorporan a partir de la fecha de adquisición.

Se eliminan los saldos, las transacciones y las ganancias no realizadas por transacciones entre entidades de la Sociedad. Las pérdidas no realizadas también se eliminan, a menos que la transacción proporcione evidencia de una pérdida por deterioro del activo transferido. Cuando es necesario, para asegurar su uniformidad con las políticas adoptadas por la Sociedad, se modifican las políticas contables de las filiales.

Para contabilizar y determinar la información financiera a ser revelada cuando se lleva a cabo una combinación de negocios, como lo es la adquisición de una entidad por la Sociedad, se aplica el método de adquisición previsto en NIIF 3: Combinaciones de Negocios.

(b) Transacciones y participaciones minoritarias

El Grupo aplica la política de considerar las transacciones con minoritarios, cuando no corresponden a pérdidas de control, como transacciones patrimoniales sin efecto en resultados.

(c) Venta de subsidiarias

Cuando ocurre la venta de una subsidiaria y no se retiene algún porcentaje de participación sobre ella, la Sociedad da de baja los activos y pasivos de la subsidiaria, las participaciones no controladoras y los otros componentes de patrimonio relacionados con la subsidiaria. Cualquier ganancia o pérdida que resulte de la pérdida de control se reconoce en el estado de resultados consolidado en Otras ganancias (pérdidas).

Si LATAM Airlines Group S.A. y Filiales retienen un porcentaje de participación en la subsidiaria vendida, y no representa control, este es reconocido a su valor razonable en la fecha en que se pierde el control, los montos previamente reconocidos en Otros resultados integrales se contabilizan como si la Sociedad hubiera dispuesto directamente de los activos y pasivos relacionados, lo que puede originar que estos montos sean reclasificados al resultado del ejercicio. El porcentaje retenido valorado a su valor justo posteriormente se contabiliza por el método de participación.

(d) Coligadas o asociadas

Coligadas o asociadas son todas las entidades sobre las que LATAM Airlines Group S.A. y Filiales ejerce influencia significativa pero no tiene control. Esto, generalmente, surge de una participación entre un 20% y un 50% de los derechos a voto. Las inversiones en coligadas o asociadas se contabilizan por el método de participación e inicialmente se reconocen por su costo.

2.3. Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda de presentación y moneda funcional

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (moneda funcional). La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, que constituye, además, la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

(b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en el estado de resultados consolidado por función o se difieren en Otros resultados integrales cuando califican como cobertura de flujo de caja.

(c) Ajuste por hiperinflación

Con posterioridad al 1 de julio de 2018 la economía de Argentina fue considerada, para efectos de las NIIF, hiperinflacionaria. Los estados financieros de las filiales cuya moneda funcional es el Peso argentino han sido re-expresados.

Las partidas no monetarias del estado de situación financiera al igual que los resultados, resultados integrales y los flujos de efectivo de las entidades del grupo, cuya moneda funcional corresponde a una economía hiperinflacionaria, se ajustan por inflación y se re-expresan de acuerdo con la variación del índice de precios al consumidor ("IPC"), a cada fecha de presentación de sus estados financieros. La re-expresión de las partidas no monetarias se realiza desde su fecha de reconocimiento inicial en los estados de situación financiera y considerando que los estados financieros son preparados bajo el criterio del costo histórico.

Las pérdidas o ganancias netas originadas por la re-expresión de las partidas no monetarias y de los ingresos y costos, se reconocen en el estado de resultados consolidados dentro de "Resultado por unidades de reajuste".

Las pérdidas y ganancias netas de la re-expresión de los saldos de apertura por la aplicación inicial de la NIC 29 son reconocidas en los resultados acumulados consolidados.

La re-expresión por hiperinflación se registrará hasta el período en el que la economía de la entidad deje de ser considerada como una economía hiperinflacionaria, en ese momento, los ajustes realizados por hiperinflación formarán parte del costo de los activos y pasivos no monetarios.

Los montos comparativos en los estados financieros consolidados de la Sociedad son presentados en una moneda estable y no se encuentran ajustados por cambios inflacionarios.

(d) Entidades del grupo

Los resultados y la situación financiera de las entidades del Grupo, cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación de los estados financieros consolidados, de LATAM Airlines Group S.A., que no corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria, se convierten a la moneda de presentación como sigue:

(i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado, se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera consolidado;

(ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados, se convierten a los tipos de cambio existentes en las fechas de la transacción, y

(iii) Todas las diferencias de cambio por conversión resultantes se reconocen en Otros resultados integrales.

Para aquellas filiales del grupo cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación y, además, corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria; sus resultados, flujo de efectivo y situación financiera re-expresados, se convierten a la moneda de presentación al tipo de cambio de cierre en la fecha de los estados financieros consolidados.

Los tipos de cambio utilizados corresponden a los fijados en el país en el que se encuentra ubicada la filial, cuya moneda funcional es distinta al dólar estadounidense.

Los ajustes a la Plusvalía y al valor justo que surgen en la adquisición de una entidad extranjera, se tratan como activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre del período o ejercicio informado, re-expresados cuando la moneda funcional de la entidad extranjera corresponde a la de una economía hiperinflacionaria, los ajustes por la re-expresión de la Plusvalía se reconocen en el Patrimonio consolidado.

#### 2.4. Propiedades, plantas y equipos

Los terrenos de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se reconocen a su costo menos cualquier pérdida por deterioro acumulado. El resto de las Propiedades, plantas y equipos están registrados, tanto en su reconocimiento inicial como en su medición subsecuente, a su costo histórico, re-expresados por inflación cuando corresponda, menos la correspondiente depreciación y cualquier pérdida por deterioro.

Los montos de anticipos pagados a los fabricantes de las aeronaves, son activados por la Sociedad bajo Construcciones en curso hasta la recepción de las mismas.

Los costos posteriores (reemplazo de componentes, mejoras, ampliaciones, etc.) se incluyen en el valor del activo inicial o se reconocen como un activo separado, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos de Propiedades, plantas y equipos, vayan a fluir a la Sociedad y el costo del elemento pueda determinarse de forma fiable. El valor del componente sustituido se da de baja contablemente. El resto de las reparaciones y mantenciones se cargan en el resultado del ejercicio en el que se incurren.

La depreciación de las Propiedades, plantas y equipos se calcula usando el método lineal sobre sus vidas útiles técnicas estimadas; excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año.

Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 2.8).

Las pérdidas y ganancias por la venta de las Propiedades, plantas y equipos, se calculan comparando la contraprestación con el valor en libros y se incluyen en el estado de resultados consolidado.

#### 2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

##### (a) Slots aeroportuarios y Loyalty program

Los Slots aeroportuarios y el Programa de coalición y fidelización (Loyalty program) corresponden a activos intangibles de vida útil indefinida y son sometidos anualmente a pruebas de deterioro como parte integral de cada UGE identificada por la Sociedad, de acuerdo a las premisas que le son aplicables, incluidos de la siguiente forma:

Slots aeroportuarios – UGE Transporte aéreo  
Loyalty program – UGE Transporte aéreo  
(Ver Nota 16)

Los Slots aeroportuarios corresponden a una autorización administrativa para la realización de operaciones de llegada y salida de aeronaves, en un aeropuerto específico, dentro de un período de tiempo determinado.

El Loyalty program corresponde al sistema de acumulación y canje de puntos desarrollado por Multiplus S.A., programa que forma parte TAM Linhas Aereas S.A. (Ver Nota 1).

Los Slots aeroportuarios y Loyalty program fueron reconocidos a valor justo bajo NIIF 3, como consecuencia de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales.

##### (b) Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Estos costos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas, para los cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 3 y 10 años.

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos del personal y otros directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como Activos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización.

##### (c) Marcas

Las Marcas fueron adquiridas en la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales y, reconocidas a su valor justo bajo NIIF. Durante el año 2016 la Sociedad cambió la estimación de la vida útil de las marcas pasando de una vida útil indefinida a una de cinco años, período en el cual el valor de las marcas será amortizado (Ver Nota 15).

#### 2.6. Plusvalía

La Plusvalía representa el exceso del costo de adquisición sobre el valor justo de la participación de la Sociedad en los activos netos identificables de la filial o coligada adquirida en la fecha de adquisición. La plusvalía relacionada con adquisiciones de filiales no se amortiza, pero se somete a pruebas por deterioro de valor en forma anual o en cada oportunidad en que existan indicios de deterioro. Las ganancias y pérdidas por la venta de una entidad incluyen el importe en libros de la plusvalía relacionada con la entidad vendida.

#### 2.7. Costos por intereses

Los costos por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo apto se capitalizan durante el período de tiempo que es necesario para completar y preparar el activo para el uso que se pretende. Otros costos por intereses se reconocen en el estado de resultados consolidado en el momento en que se devengan.

## 2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos intangibles que tienen una vida útil indefinida y los proyectos informáticos en desarrollo, no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro de valor o si existen indicios de deterioro. Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del importe en libros del activo sobre su importe recuperable. El importe recuperable es el valor justo de un activo menos los costos para la venta o el valor de uso, el mayor de los dos. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (UGE). Los activos no financieros, distintos de la plusvalía, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones si existen indicadores de reverso de pérdidas.

## 2.9. Activos financieros

La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: a valor razonable (ya sea a través de otro resultado integral, o a través del estado de resultados), y a costo amortizado. La clasificación depende del modelo de negocio de la entidad para administrar los activos financieros y los términos contractuales de los flujos de efectivo.

El grupo reclasifica inversiones de deuda cuando, y solo cuando, cambia su modelo de negocio para administrar esos activos.

En el reconocimiento inicial, la Sociedad mide un activo financiero a su valor razonable más, en el caso de un activo financiero clasificado a costo amortizado, los costos de transacción que son directamente atribuibles a la adquisición del activo financiero. Los costos de transacción de los activos financieros contabilizados a valor razonable con cambios en resultados se contabilizan como gastos en el estado de resultados.

### (a) Instrumentos de deuda

La medición posterior de los instrumentos de deuda depende del modelo de negocio del grupo para administrar el activo y las características de flujo de efectivo del activo. La Sociedad tiene dos categorías de medición para clasificar sus instrumentos de deuda:

**Costo amortizado:** los activos que se mantienen para el cobro de flujos de efectivo contractuales donde esos flujos de efectivo representan únicamente pagos de capital e intereses se miden al costo amortizado. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide al costo amortizado y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en resultados cuando el activo se da de baja o se deteriora. Los ingresos por intereses de estos activos financieros se incluyen en los ingresos financieros utilizando el método de la tasa de interés efectiva.

**Valor razonable a través de resultados:** los activos que no cumplen con los criterios de costo amortizado o FVORI se miden al valor razonable con cambios en resultados. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide a valor razonable con cambios en resultados y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en utilidad o pérdida y se presenta neta en el estado de resultados dentro de otras ganancias / (pérdidas) en el período en que surge.

### (b) Instrumentos de patrimonio

Los cambios en el valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen en otras ganancias / (pérdidas) en el estado de resultados según corresponda.

La Sociedad evalúa con anticipación las pérdidas crediticias esperadas asociadas con sus instrumentos de deuda contabilizados a costo amortizado. La metodología de deterioro aplicada depende de si ha habido un aumento significativo en el riesgo de crédito.

## 2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Los derivados se reconocen, de acuerdo con la NIC 39 para los derivados de cobertura y de acuerdo a la NIIF 9 los que no califiquen como cobertura, inicialmente al valor justo en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor justo. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo. La Sociedad designa determinados derivados como:

- (a) Coberturas del valor justo de activos reconocidos (cobertura del valor justo);
- (b) Coberturas de un riesgo concreto asociado a un pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo), o
- (c) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura.

La Sociedad documenta al inicio de la transacción la relación existente entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para llevar a cabo diversas operaciones de cobertura. La Sociedad también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en el valor justo o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor justo total de los derivados de cobertura se clasifica como Otros activos o pasivos financieros no corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como otros activos o pasivos financieros corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es igual o inferior a 12 meses. Los derivados no registrados como de cobertura se clasifican como Otros activos o pasivos financieros.

### (a) Cobertura del valor justo

Los cambios en el valor justo de derivados que se designan y califican como coberturas del valor razonable se registran en el estado de resultados consolidado, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que sea atribuible al riesgo cubierto.

### (b) Cobertura de flujos de caja

La parte efectiva de cambios en el valor justo de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en el estado de otros resultados integrales. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva, se reconoce inmediatamente en el estado de resultados

consolidado, dentro de "Otras ganancias (pérdidas)". Los montos acumulados en patrimonio se reclasifican a resultado en los periodos en que la partida protegida impacta resultados.

En el caso de las coberturas de tasas de interés variable, esto significa que los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de gastos financieros a medida que se devengan los intereses de las deudas asociadas.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de costo de ventas a medida que se utiliza el combustible sujeto de la cobertura.

Para las coberturas de las variaciones de moneda extranjera, los importes reconocidos en el Estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultado a medida que las partidas cubiertas, afectas a la variación de los tipos de cambio, tocan resultado.

Cuando un instrumento de cobertura vence, se vende o deja de cumplir los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales hasta ese momento, permanece en el estado de otros resultados integrales y se reconoce cuando la transacción prevista es reconocida finalmente en el estado de resultados consolidado. Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya a producir, la ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales, se lleva inmediatamente al estado de resultados consolidado dentro de "Otras ganancias (pérdidas)".

(c) Derivados no registrados como de cobertura

Los cambios en el valor justo de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura, se reconocen inmediatamente en el estado de resultados consolidado, en "Otras ganancias (pérdidas)".

2.11. Inventarios

Los Inventarios, detallados en Nota 10, se valorizan a su costo o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El costo se determina por el método precio medio ponderado (PMP). El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costos variables de venta aplicables.

2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente por su valor justo y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa efectiva, menos la provisión por deterioro de acuerdo al modelo de las pérdidas crediticias esperadas. La Sociedad aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que exige que las pérdidas esperadas de por vida se reconozcan a partir del reconocimiento inicial de las cuentas por cobrar.

En el caso de que la Sociedad transfiera sus derechos de algún activo financiero (generalmente cuentas por cobrar) a un tercero a cambio de un pago en efectivo, la Sociedad evalúa si se han transferido todos los riesgos y beneficios, caso en el que es dado de baja la cuenta por cobrar.

La existencia de dificultades financieras significativas por parte del deudor, la probabilidad de que el deudor entre en quiebra o reorganización financiera se consideran indicadores de un aumento significativo en el riesgo de crédito.

El importe en libros del activo se reduce a medida que se utiliza la cuenta de provisión y la pérdida se reconoce en el estado de resultado consolidado dentro del "Costo de ventas". Cuando una cuenta a cobrar es castigada, se regulariza contra la cuenta de provisiones para la cuenta por cobrar.

2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo

El Efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, saldos en bancos, los depósitos a plazo en instituciones financieras y otras inversiones a corto plazo de alta liquidez.

2.14. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción de los flujos obtenidos por la colocación de acciones.

2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

Las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar se registran inicialmente a su valor justo y posteriormente se valorizan al costo amortizado.

2.16. Préstamos que devengan intereses

Los pasivos financieros se reconocen, inicialmente, por su valor justo, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, los pasivos financieros se valorizan por su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtención) y el valor de reembolso, se reconoce en el estado de resultados consolidado durante la vida de la deuda de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva.

Los pasivos financieros se clasifican en el pasivo corriente y pasivo no corriente sobre la base del vencimiento contractual del capital nominal.

2.17. Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuesto del ejercicio comprende al impuesto a la renta corriente y los impuestos diferidos.

El cargo por impuesto corriente es calculado sobre la base de las leyes tributarias vigentes a la fecha de cierre del estado de situación financiera, en los países en los que las subsidiarias y asociadas del Grupo operan y generan renta gravable.

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Sin embargo, si los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en

una transacción distinta de una combinación de negocios que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal, no se contabiliza. El impuesto diferido se determina usando las tasas de impuesto (y leyes) aprobadas o a punto de aprobarse en la fecha de cierre del estado de situación financiera consolidado y que se espera aplicar cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

El impuesto (corriente y diferido) es registrado en el estado de resultados salvo que se relacione con un ítem reconocido en Otros resultados integrales, directamente en patrimonio o proviene de una combinación de negocios. En ese caso, el impuesto también es contabilizado en Otros resultados integrales, directamente en resultados o con contrapartida en la plusvalía mercantil, respectivamente.

#### 2.18. Beneficios a los empleados

##### (a) Vacaciones del personal

La Sociedad reconoce el gasto por vacaciones del personal en base devengada.

##### (b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados en base a las acciones de la Sociedad, se reconocen en los estados financieros consolidados de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2: Pagos basados en acciones; para los planes basados en el otorgamiento de opciones, el efecto del valor justo es registrado en patrimonio con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que estas alcancen el carácter de irrevocable; para los planes considerados como cash settled award el valor justo, actualizado a la fecha de cierre de cada período informado, es registrado como un pasivo con cargo a remuneraciones.

##### (c) Beneficios post empleo y otros beneficios de largo plazo

Las obligaciones que se provisionan aplicando el método del valor actuarial del costo devengado del beneficio, consideran estimaciones como permanencia futura, tasas de mortalidad e incrementos salariales futuros determinados sobre la base de cálculos actuariales. Las tasas de descuento se determinan por referencia a curvas de tasas de interés de mercado. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en otros resultados integrales.

##### (d) Incentivos

La Sociedad contempla para sus empleados un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos y aportación individual a los resultados. Los incentivos, que eventualmente se entregan, consisten en un determinado número o porción de remuneraciones mensuales y se provisionan sobre la base del monto estimado a repartir.

#### 2.19. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

- (i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados;
- (ii) Es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación; y
- (iii) El importe se ha estimado de forma fiable.

#### 2.20. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes

##### (a) Transporte de pasajeros y carga

La Sociedad reconoce la venta por el servicio de transporte como un Pasivo por ingreso diferido, el cual es reconocido como ingreso cuando el servicio de transporte ha sido prestado o caducado. En el caso de los servicios de transporte aéreo vendidos por la Sociedad y que serán realizados por otras aerolíneas, el pasivo es disminuido cuando los mismos son remitidos a dichas aerolíneas. La Sociedad revisa periódicamente si es necesario realizar algún ajuste al Pasivo por ingreso diferido, relacionados principalmente con devoluciones, cambios, entre otros.

Compensaciones otorgadas a los clientes por cambios en los niveles de servicios o facturación de servicios adicionales como por ejemplo equipaje adicional, cambio de asiento, entre otros, son considerados modificaciones del contrato inicial, por lo tanto, son diferidos hasta la prestación del servicio correspondiente.

##### (b) Caducidad de pasajes aéreos

La Sociedad estima mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los mismos. Los pasajes aéreos sin cláusula de devolución son caducados en la fecha del vuelo en caso que el pasajero no se presente.

##### (c) Costos asociados al contrato

Los costos relacionados con la venta de pasajes aéreos son activados y diferidos hasta el momento de la prestación del servicio correspondiente. Estos activos se incluyen en el rubro Otros activos no financieros corrientes en el Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado.

##### (d) Programa de pasajero frecuente

La Sociedad mantiene los siguientes programas de fidelización: LATAM Pass, LATAM Pass Brasil, cuyo objetivo es la fidelización a través de la entrega de millas o puntos.

Los miembros de estos programas acumulan millas cuando vuelan con LATAM Airlines Group o cualquier otra aerolínea miembro del programa oneworld®, así como también al comprar bienes y servicios de las entidades asociadas.



Cuando las millas y puntos son canjeados por productos y servicios distintos a los servicios prestados por la Sociedad el ingreso es reconocido inmediatamente, cuando el canje es efectuado por pasajes aéreos de alguna línea aérea de LATAM Airlines Group S.A. y filiales, el ingreso es diferido hasta la prestación del servicio de transporte o caducidad por no uso.

Adicionalmente, la Sociedad mantiene contratos con algunas empresas no aéreas para la venta de millas o puntos. Estos contratos incluyen algunas obligaciones de desempeño adicionales a la venta de la milla o punto, como marketing, publicidad y otros beneficios. El ingreso asociado a estos conceptos es reconocido en el resultado del ejercicio en la medida que las millas o puntos son acreditadas.

El cálculo del ingreso diferido por programas de fidelización al cierre del período, es estimado basado en la estimación del precio de venta independiente correspondiente a las millas y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendientes de utilizar, deduciendo la las millas o puntos que no serán usadas.

Las millas y puntos que la Sociedad estima no serán canjeados se reconocen al momento de la acumulación de estos. La Sociedad utiliza modelos estadísticos para estimar la probabilidad de canje la cual se basa en patrones históricos y proyecciones.

(e) Ingresos por dividendos

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago.

2.21. Arrendamientos

La Sociedad reconoce los contratos que cumplen con la definición de arrendamiento, como un activo de derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha en que el activo subyacente se encuentre disponible para su uso.

Los activos por derecho de uso se miden a su costo incluyendo lo siguiente:

- El importe de la medición inicial del pasivo por arrendamiento;
- Pagos de arrendamientos anticipados;
- Costos directos iniciales, y
- Los costos de restauración.

Los activos por derecho de uso son reconocidos en el estado de situación financiero en Propiedades, plantas y equipos (Ver Nota 17).

Los pasivos por arrendamiento incluyen el valor presente neto de los siguientes pagos:

- Pagos fijos en esencia
- Pagos de arrendamiento variable basados en un índice o una tasa;
- Precio de ejercicio de las opciones de compra, cuyo ejercicio sea razonablemente seguro.

La Sociedad determina el valor presente de los pagos de arrendamiento utilizando la tasa implícita en los contratos de arrendamiento de aeronaves y para el resto de los activos subyacente, utiliza la tasa de interés incremental.

Los pasivos por arrendamiento son reconocidos en el estado de situación financiera en Otros pasivos financieros, corriente o no corriente (Ver Nota 19).

Los intereses devengados por los pasivos financieros son reconocidos en el resultado consolidado en "Costos financieros".

La cuota de capital y los intereses pagados son reconocidos en el flujo de efectivo consolidado como "Pagos de pasivos por arrendamientos" e "Intereses pagados", respectivamente, en el Flujo de actividades de financiación.

Los pagos asociados a los arrendamientos de corto plazo sin opciones de compra y los arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen en forma lineal en el resultado, al momento de su devengo. Estos pagos se presentan en el Flujo de actividades de la operación.

La Sociedad analiza los acuerdos de financiamiento de aeronaves revisando principalmente características tales como:

- a) que la Sociedad inicialmente adquirió la aeronave o tomó una parte importante en el proceso de adquisición directo con los fabricantes,
- b) debido a las condiciones contractuales, es prácticamente cierto que la Sociedad ejecutará la opción de compra de la aeronave al final del plazo de arrendamiento.

Dado que estos acuerdos de financiamiento son "sustancialmente compras" y no arrendamientos, el pasivo relacionado se considera como una deuda financiera clasificada según la NIIF 9 y presentada dentro los "otros pasivos financieros" descritos en la Nota 19. Por otra parte, las aeronaves se presentan en Propiedades, plantas y equipos según se describe en la Nota 17, como aeronaves propias de acuerdo con la NIC 16.

El Grupo califica como transacciones de venta y arrendamiento posterior, operaciones que conducen a una venta según la NIIF 15. Más específicamente, una venta se considera como tal si no hay una opción de compra de los bienes al final del plazo del arrendamiento.

Si la venta por el vendedor-arrendatario se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se da de baja el activo subyacente, y se reconoce un activo por derecho de uso igual a la porción retenida del importe del activo.

Si la venta por el vendedor-arrendatario no se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se mantienen los bienes transferidos en los estados financieros y se reconoce un pasivo financiero igual al precio de venta (recibido del comprador-arrendador).

2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta

Los Activos no corrientes o grupos de enajenación clasificados como activos mantenidos para la venta, se reconocen al menor valor entre su valor en libros y el valor justo menos el costo de venta.

### 2.23. Mantenimiento

Los costos incurridos en el mantenimiento mayor programado de fuselaje y motores de aeronaves, son capitalizados y depreciados hasta la próxima mantención. La tasa de depreciación es determinada sobre bases técnicas, de acuerdo a la utilización de las aeronaves expresada en base a ciclos y horas de vuelo.

En el caso de las aeronaves incluidas en Propiedades, plantas y equipos, estos costos de mantenimiento son capitalizados como Propiedades, plantas y equipos, mientras que en el caso de aeronaves incluidas como Activos por derecho de uso, se reconoce un pasivo que se devenga en función de la utilización de los principales componentes, ya que existe la obligación contractual con el arrendador de devolver la aeronave en condiciones acordadas de niveles de mantenimiento. Estos costos son reconocidos en el Costo de ventas.

Adicionalmente, algunos contratos que cumplen con la definición de arrendamiento establecen la obligación del arrendatario de realizar depósitos al arrendador a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento y condiciones de devolución. Estos depósitos, frecuentemente llamados reservas de mantenimiento, se acumulan hasta que se efectúe un mantenimiento mayor, una vez realizado, se solicita su recupero al arrendador. Al final del período del contrato, se realiza un balance entre las reservas pagadas y las condiciones acordadas de niveles de mantenimiento en la entrega, compensándose las partes si corresponde.

Tanto las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, como las mantenciones menores, son cargadas a resultado en el ejercicio en que son incurridas.

### 2.24. Medio ambiente

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurren.

## NOTA 3 - GESTION DEL RIESGO FINANCIERO

### 3.1. Factores de riesgo financiero

La Sociedad está expuesta a los siguientes riesgos financieros: (a) riesgo de mercado, (b) riesgo de crédito y (c) riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

#### (a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tipo de cambio (FX) y (iii) riesgo de tasa de interés.

La Sociedad ha desarrollado políticas y procedimientos para gestionar el riesgo de mercado, que tienen como objetivo identificar, cuantificar, monitorear y mitigar los efectos adversos de los cambios en los factores de mercado antes mencionados.

Para lo anterior, la Administración monitorea la evolución de los niveles de precios, tipos de cambio y tasas de interés, cuantifica las exposiciones y su riesgo (Value at Risk), y desarrolla y ejecuta estrategias de cobertura.

#### (i) Riesgo de precio del combustible:

##### Exposición:

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

##### Mitigación:

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate ("WTI"), crudo Brent ("BRENT") y en destilado Heating Oil ("HO"), los que tienen una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

##### Resultados Cobertura Combustible:

Durante el periodo terminado al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 23,1 millones por concepto de cobertura de combustible neto de primas. Durante igual período 2018, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 29,7 millones por el mismo concepto.

Al 31 de diciembre de 2019, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 48,5 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2018, este valor de mercado era de US\$ 15,8 millones (negativo).

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos períodos:

Posiciones al 31 de diciembre de 2019 (*)	Vencimientos				
	Q120	Q220	Q320	Q420	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	65%	61%	20%	19%	41%

(\*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Posiciones al 31 de diciembre de 2018 (*)	Vencimientos				
	Q119	Q219	Q319	Q419	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	66%	58%	40%	15%	45%

(\*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Sensibilización:

Una caída en los precios de combustible afecta positivamente a la Sociedad por la reducción de costos, sin embargo, afecta negativamente, en algunos casos, a las posiciones de derivados contratadas. Por lo mismo, la política es mantener un porcentaje libre de coberturas de forma de ser competitivos en caso de una caída en los precios.

Las posiciones de cobertura vigentes son registradas como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el precio del combustible tiene un impacto en el patrimonio neto de la Sociedad.

En las siguientes tablas se muestra la sensibilización de los instrumentos financieros de acuerdo a cambios razonables en el precio de combustible y su efecto en patrimonio. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura de combustible vigente, siendo el último día hábil del cuarto trimestre del año 2020.

Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia futuro de crudo JET al cierre de diciembre del año 2019 y al cierre de diciembre del año 2018.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre 2019 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2018 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+5	+15,4	+7,4
-5	-34,5	-5,5

Dada la estructura de cobertura de combustible durante el año 2019, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 121,8 millones de dólares de menor costo de combustible. Para igual período, un alza vertical de 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 114,2 millones de dólares de mayor costo de combustible.

(ii) Riesgo de tipo de cambio:

Exposición:

La moneda funcional y de presentación de los estados financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio transaccional y de conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

La mayor exposición operacional al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la Sociedad.

En menor concentración, la Sociedad también se encuentra expuesta a la fluctuación de otras monedas, tales como: euro, libra esterlina, dólar australiano, peso colombiano, peso chileno, peso argentino, guaraní paraguayo, peso mexicano, nuevo sol peruano y dólar neozelandés.

Mitigación:

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Resultado Cobertura tipo de cambio (FX):

Con el objetivo de reducir la exposición al riesgo de tipo de cambio en los flujos de caja operacionales del año 2019, y asegurar el margen operacional, LATAM realiza coberturas mediante derivados FX.

Al 31 de diciembre de 2019, el valor de mercado de las posiciones de derivado de FX ascendía a US\$ 0,04 millones (negativo). Al cierre de diciembre de 2018, la Sociedad no mantenía derivados de coberturas de FX vigentes.

Durante el período terminado al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 1,9 millones por concepto de cobertura FX neto de primas. Durante igual período 2018, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 18,3 millones.

Al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad ha contratado derivados de FX por US\$ 15 millones para BRL. Para el cierre de diciembre de 2018, la Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes.

Durante el 2018 la Sociedad contrató derivados de FX los cuales no fueron registrados bajo contabilidad de cobertura. Al 31 de diciembre de 2019 el monto reconocido en resultados asciende a US\$ 6,2 millones (negativo) neto de primas.

Sensibilización:

Una depreciación del tipo de cambio R\$/US\$, afecta negativamente a los flujos operacionales de la Sociedad, sin embargo, también afecta positivamente en el valor de las posiciones de derivados contratadas.

Los derivados FX son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el tipo de cambio tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

30

En la siguiente tabla se muestra la sensibilización de los instrumentos derivados FX de acuerdo a cambios razonables en el tipo de cambio y su efecto en patrimonio. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura vigente, siendo el último día hábil del primer trimestre del año 2020:

Apreciación (depreciación)(*) de R\$	Efecto al 31 de diciembre de 2019 MMU\$	Efecto al 31 de diciembre de 2018 MMU\$
-10%	-0,6	-
+10%	+1,1	-

(\*) Apreciación (depreciación) del US\$ respecto a las monedas cubiertas.

Durante el 2018 y 2019, la Sociedad contrató derivados swap de monedas para cobertura de deuda emitida el mismo año por un notional UF 8,7 millones y UF 5,0 millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2019, el valor de mercado de las posiciones de derivado swaps de monedas ascendía a US\$ 22,7 millones (negativo). Al cierre de diciembre de 2018, este valor de mercado era de US\$ 15,1 millones (positivo).

En el caso de TAM S.A. cuya moneda funcional es el real brasileño, gran parte de sus pasivos están expresados en dólares estadounidenses. Por lo tanto, al convertir activos y pasivos financieros, de dólar a reales, tienen un impacto en el resultado de TAM S.A., que es consolidada en el Estado de Resultados de la Sociedad.

Con el objetivo de reducir el impacto en el resultado de la Sociedad causado por apreciaciones o depreciaciones del R\$/US\$, la Sociedad ha ejecutado operaciones internas para disminuir la exposición neta en US\$ para TAM S.A.

La siguiente tabla muestra la variación de los resultados financieros al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación)(*) de R\$/US\$ (*)	Efecto al 31 de diciembre de 2019 MMU\$	Efecto al 31 de diciembre de 2018 MMU\$
-10%	+9,5	+39,8
+10%	-9,5	- 39,8

(\*) Apreciación (depreciación) del US\$ respecto a las monedas cubiertas.

Efectos de derivados de tipo de cambio en los Estados Financieros

Ganancias o pérdidas a causas de cambios en el valor justo de los instrumentos de cobertura son segregados entre valor intrínseco y valor temporal. El valor intrínseco corresponde al porcentaje efectivo del flujo de caja cubierto, inicialmente es registrado en el patrimonio y más tarde transferido a los ingresos, al mismo tiempo que la transacción de cobertura es registrada en los ingresos. El valor temporal corresponde a la porción inefectiva de la cobertura de flujo de caja y es contabilizada en los resultados financieros de la Sociedad (Nota 19).

Debido a que la moneda funcional de TAM S.A. y Filiales es el real brasileño, la Sociedad presenta efectos por la variación del tipo de cambio en los Otros resultados integrales al convertir el Estado de situación financiera y el Estado de resultados de TAM S.A. y Filiales desde su moneda funcional

31

al dólar estadounidense, siendo esta última la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. La Plusvalía generada en la Combinación de negocios se reconoce como un activo de TAM S.A. y Filiales en reales brasileños cuya conversión al dólar estadounidense también genera efectos en los Otros resultados integrales.

La siguiente tabla muestra la variación en los Otros resultados integrales reconocidos en el Patrimonio Total al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2019 MMU\$	Efecto al 31 de diciembre de 2018 MMU\$
-10%	+402,48	+384,73
+10%	-329,29	-314,78

(iii) Riesgo de tasa de interés:

Exposición:

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa London Inter Bank Offer Rate ("LIBOR") y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños ("CDI").

Mitigación:

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, la Sociedad suscribió contratos swaps y opciones de tasas de interés. Actualmente un 62% (60% al 31 de diciembre 2018) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés.

Resultado Cobertura Tasas:

Al 31 de diciembre de 2019, el valor de mercado de las posiciones de derivados de tasas de interés ascendía a US\$ 2,6 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2018, este valor de mercado era de US\$ 2,2 millones (negativo).

Sensibilización:

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles, basados en condiciones de mercado a cada fecha.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2019 efecto en resultados antes de impuestos (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2018 efecto en resultados antes de impuestos (millones de US\$)
+100 puntos base	-27,60	-29,62
-100 puntos base	+27,60	+29,62

Gran parte de los derivados de tasas vigentes son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en las tasas de interés tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.



Los cálculos se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva futuros de la libor tres meses, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones de mercado históricas.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2019 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2018 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+100 puntos base	+13,62	+0,70
-100 puntos base	-14,71	-0,71

La hipótesis del cálculo de sensibilidad, debe asumir que las curvas forward de tasas de interés no necesariamente reflejarán el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de tasas de interés es dinámica en el tiempo.

Durante los periodos presentados, la Sociedad no ha registrado montos por ineffectividad en el estado de resultados consolidado para este tipo de coberturas.

#### (b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando a una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos).

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales en Brasil con las agencias de viajes).

Como una manera de mitigar el riesgo de crédito relacionado con las actividades financieras, la Sociedad exige que la contraparte en las actividades financieras mantengan al menos grado de inversión según las principales Agencias Clasificadoras de Riesgo. Adicionalmente la Sociedad ha establecido límites máximos para las inversiones los cuales son monitoreados periódicamente.

#### (i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos de inversión privados, fondos mutuos de corto plazo y bonos corporativos y soberanos de vidas remanentes cortas y fácilmente liquidables. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias

(tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo (ii) el tamaño del patrimonio de la contraparte, y (iii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos tres parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los tres anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

#### (ii) Actividades operacionales

La Sociedad tiene cuatro grandes “clusters” de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias de viaje y carga. Cuando una agencia o línea aérea no paga su deuda, queda excluida para operar con el conjunto de aerolíneas de IATA. Para el caso de las administradoras de tarjetas de crédito, éstas se encuentran garantizadas en un 100% por las instituciones emisoras.

La exposición se explica por los plazos otorgados y estos fluctúan entre 1 y 45 días.

Una de las herramientas que la Sociedad utiliza para disminuir el riesgo crediticio, es participar en organismos mundiales relacionados a la industria, tales como IATA, Business Sales Processing (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) y entidades bancarias (tarjetas de crédito). Estas instituciones cumplen el rol de recaudadores y distribuidores entre las compañías aéreas y las agencias de viaje y carga. En el caso del Clearing House, actúa como un ente compensador entre las compañías aéreas por los servicios que se prestan entre ellas. A través de estos organismos se ha gestionado la disminución de plazos e implementación de garantías.

Actualmente la facturación de las ventas de TAM Linhas Aéreas S.A. relacionadas con las agencias de viaje y agentes de carga para el transporte doméstico en Brasil se realiza directamente por TAM Linhas Aéreas S.A.

#### Calidad crediticia de activos financieros

El sistema de evaluación crediticia externo que utiliza la Sociedad es el proporcionado por IATA. Además, se utilizan sistemas internos para evaluaciones particulares o mercados específicos a partir de los informes comerciales que están disponibles en el mercado local. La calificación interna es complementaria con la calificación externa, es decir, si las agencias o líneas aéreas no participan en IATA, las exigencias internas son mayores.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales de TAM Linhas Aéreas S.A. con las agencias de viajes). La tasa de incobrabilidad, en los principales países donde la Sociedad posee presencia, es poco significativa.

#### (c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Sociedad no posea fondos suficientes para pagar sus obligaciones.

Debido al carácter cíclico de su negocio, a la operación y a las necesidades de inversión y financiamiento derivadas de la incorporación de nuevas aeronaves y a la renovación de su flota, junto con la necesidad de financiamiento, la Sociedad requiere de fondos líquidos, definido como Efectivo y equivalentes al efectivo más otros activos financieros de corto plazo, para cumplir con el pago de sus obligaciones.

El saldo de fondos líquidos, la generación de caja futura y la capacidad de obtención de financiamiento, tanto a través de emisión de bonos como de préstamos bancarios, entrega a la Sociedad suficientes alternativas para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

Al 31 de diciembre de 2019, el saldo de fondos líquidos es de US\$ 1.459 millones (US\$ 1.404 millones al 31 de diciembre 2018), que están invertidos en instrumentos de corto plazo a través de entidades financieras con una alta clasificación de riesgo.

Adicional al saldo de fondos líquidos, la Sociedad tiene acceso a líneas de crédito de corto plazo. Al 31 de diciembre de 2019, LATAM tiene líneas de crédito para capital de trabajo no comprometidas con varios bancos y adicionalmente tiene una línea comprometida no utilizada de US\$ 600 millones (US\$ 600 millones al 31 de diciembre 2018) sujeta a disponibilidad de colateral.



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de Diciembre de 2019  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor MUSS	Total Valor nominal MUSS	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años					
<b>Préstamos a exportadores</b>													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	24.387	76.256	-	-	-	100.643	99.000	Al Vencimiento	3,29	3,29
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	151.489	50.758	-	-	-	202.247	200.000	Al Vencimiento	2,93	2,93
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.098	-	-	-	-	12.098	12.000	Al Vencimiento	3,25	3,25
76.100.458-1	BLADEX	Chile	US\$	-	29.277	-	-	-	29.277	29.000	Al Vencimiento	2,82	2,82
<b>Préstamos bancarios</b>													
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	5.336	10.544	-	-	-	15.880	15.615	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	1.514	4.809	141.719	-	-	148.042	137.860	Trimestral	3,62	4,61
76.362.099-9	BTG	Chile	UF	484	1.451	63.872	-	-	65.807	62.769	Al Vencimiento	3,10	3,10
<b>Obligaciones con el Público</b>													
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	UF	-	24.702	208.681	32.228	410.774	676.385	518.032	Al vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	28.000	76.125	208.250	884.188	884.000	2.080.563	1.500.000	Al vencimiento	7,16	6,94
<b>Obligaciones garantizadas</b>													
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	11.657	50.428	124.106	124.167	302.092	612.450	513.941	Trimestral/ Semestral	3,81	3,81
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	E.E.U.U.	US\$	31.733	94.096	244.836	237.815	438.659	1.047.139	866.223	Trimestral	4,45	4,45
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	5.765	17.296	46.120	46.117	42.175	157.473	143.475	Trimestral	3,76	2,68
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	13.365	40.159	99.556	86.984	79.724	319.788	282.906	Trimestral	3,82	3,82
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	1.980	11.164	26.153	11.071	-	50.368	44.087	Semestral	6,35	6,35
0-E	MUFG	E.E.U.U.	US\$	5.552	27.068	73.726	73.914	209.621	389.881	322.660	Trimestral	3,43	3,43
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	2.326	6.740	260.259	-	-	269.325	253.692	Al vencimiento	3,74	3,74
0-E	MUFG	E.E.U.U.	US\$	26.607	78.955	198.783	46.131	-	350.476	328.023	Trimestral	3,54	3,54
<b>Arrendamiento Financiero</b>													
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	4.025	8.108	-	-	-	12.133	11.806	Trimestral	5,71	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	4.994	15.026	6.671	-	-	26.691	26.091	Trimestral	3,15	2,52
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	19.412	56.148	117.881	16.653	-	210.094	200.907	Trimestral	3,39	2,80
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	1.950	1.950	-	-	-	3.900	3.827	Trimestral	5,65	5,03
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	9.353	25.211	28.663	22.502	10.354	96.083	87.729	Trimestral	3,85	3,72
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	35.251	105.691	261.181	203.232	14.382	619.737	591.684	Trimestral	2,67	1,98
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	6.145	18.394	47.911	3.158	-	75.608	72.551	Trimestral	3,00	2,46
0-E	RRPF ENGINE LEASING	Inglaterra	US\$	1.152	3.432	8.967	8.679	568	22.798	19.643	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	1.661	4.977	13.259	7.380	-	27.277	25.708	Trimestral	3,33	2,73
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	3.367	10.081	26.827	14.153	-	54.428	51.340	Trimestral	3,33	2,73
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	759	2.299	2.330	-	-	5.388	5.154	Trimestral	4,41	4,41
0-E	KIW IPEX-Bank	Alemania	US\$	1.804	3.607	-	-	-	5.411	5.328	Trimestral	3,55	3,55
0-E	AIRBUS FINANCIAL SERVICES	E.E.U.U.	US\$	2.038	5.746	-	-	-	7.784	7.664	Mensual	3,31	3,31
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	18.328	54.864	145.364	140.555	17.681	376.792	349.127	Trimestral	4,01	2,82
0-E	PK AIRFINANCE	E.E.U.U.	US\$	2.652	8.136	18.194	-	-	28.982	28.087	Mensual	3,45	3,45
<b>Otros préstamos</b>													
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	26.111	78.742	-	-	-	104.853	101.026	Trimestral	6,00	6,00
<b>Derivados de cobertura</b>													
	OTROS		US\$	-	11.582	18.641	13.530	-	43.753	16.972			
	TOTAL			461.295	1.013.822	2.391.950	1.972.457	2.410.030	8.249.554	6.933.927			

(\*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá, a través de la sociedad Guanay Finance Limited.



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de Diciembre de 2019  
 Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS				
Préstamos bancarios													
0-E	NCM	HOLANDA	US\$	173	499	722	-	-	1.394	1.289	Mensual	6,01	6,01
Arrendamiento Financiero													
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	4.140	7.965	77.028	-	-	89.133	86.256	Trimestral/Semestral	6,29	6,29
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	LUXEMBURGO	US\$	835	2.450	3.277	-	-	6.562	6.280	Trimestral	4,32	4,32
0-E	SOCIETE GENERALE MILAN BRANCH	ITALIA	US\$	11.286	151.047	-	-	-	162.333	169.931	Trimestral	5,39	5,39
0-E	GA TELESIS LLC	E.E.U.U.	US\$	677	1.753	4.675	4.675	10.480	22.260	13.495	Mensual	14,72	14,72
TOTAL				17.111	163.714	85.702	4.675	10.480	281.682	277.251			



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de Diciembre de 2019  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	146.036	417.929	1.002.564	877.353	1.357.910	3.801.792	3.042.231	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS POR DERECHO DE USO	VARIOS	US\$	3.017	8.649	21.381	19.815	16.314	69.176	53.931	-	-	-
			CLP	160	478	531	-	-	1.169	1.195	-	-	-
			UF	2.713	4.736	5.789	1.373	2.956	17.567	17.145	-	-	-
			COP	71	161	37	2	-	271	259	-	-	-
			EUR	163	387	592	122	-	1.264	1.175	-	-	-
			GBP	16	10	-	-	-	26	24	-	-	-
			MXN	37	93	245	10	-	385	359	-	-	-
			PEN	95	129	83	16	-	323	306	-	-	-
			Otras monedas	2.770	8.370	8.508	43.104	-	62.752	55.532	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	371.527	13.993	-	-	-	385.520	385.520	-	-	-
			CLP	220.383	905	-	-	-	221.288	221.288	-	-	-
			BRL	486.082	320	-	-	-	486.402	486.402	-	-	-
			Otras monedas	576.378	1.716	-	-	-	578.094	578.094	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Chile	CLP	53	-	-	-	-	53	53	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	Estados Unidos	CLP	3	-	-	-	-	3	3	-	-	-
Total				1.809.504	457.876	1.039.730	941.795	1.377.180	5.626.085	4.843.517			
Total consolidado				2.287.910	1.635.412	3.517.382	2.918.927	3.797.690	14.157.321	12.054.695			



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2018 Re - expresado  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva	Tasa nominal
				90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años					
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
<b>Préstamos a exportadores</b>													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	38.625	76.275	-	-	-	114.900	113.000	Al Vencimiento	3,36	3,36
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	52.490	-	-	-	52.490	50.785	Al Vencimiento	3,31	3,31
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	23.070	-	-	-	-	23.070	23.000	Al Vencimiento	3,90	3,90
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	201.884	-	-	-	-	201.884	200.000	Al Vencimiento	3,64	3,64
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.094	-	-	-	-	12.094	12.000	Al Vencimiento	3,14	3,14
<b>Préstamos bancarios</b>													
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	5.778	17.086	16.662	-	-	39.526	38.231	Trimestral	3,35	3,35
0-E	BLADEX	E.E.U.U.	US\$	-	15.766	-	-	-	15.766	15.000	Semestral	6,74	6,74
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	1.347	587	102.521	-	-	104.455	102.521	Trimestral	5,60	5,60
76.362.099-9	BTG	Chile	UF	510	1.531	69.435	-	-	71.476	65.862	Al Vencimiento	3,10	3,10
<b>Obligaciones con el Público</b>													
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	84.375	614.375	96.250	724.063	1.519.063	1.200.000	Al vencimiento	7,44	7,03
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	18.985	37.970	196.970	213.114	467.039	345.182	Al vencimiento	5,50	5,50
<b>Obligaciones garantizadas</b>													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	743	2.201	5.718	2.086	-	10.748	10.080	Trimestral	3,23	3,23
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	14.741	61.973	152.826	145.252	250.387	625.179	511.698	Trimestral	4,55	4,55
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	E.E.U.U.	US\$	31.336	96.304	248.720	289.251	509.168	1.174.779	952.758	Trimestral	4,47	4,47
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	12.757	38.398	102.062	77.710	65.232	296.159	269.365	Trimestral	3,82	2,93
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	18.406	55.112	146.045	144.670	86.076	450.309	411.684	Trimestral	4,00	2,82
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	14.027	42.132	111.528	92.228	124.910	384.825	324.524	Trimestral	4,69	4,69
0-E	PK AirFinance	E.E.U.U.	US\$	2.490	7.663	25.610	3.153	-	38.916	37.615	Mensual	4,15	4,14
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	2.004	11.579	26.874	24.367	-	64.824	54.014	Semestral	7,17	7,17
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	2.576	8.380	273.122	-	-	284.078	253.692	Al vencimiento	4,11	4,11
0-E	DVB BANK SE	Alemania	US\$	28.087	83.260	213.177	122.674	20.274	467.472	422.065	Trimestral	4,42	4,42
<b>Arrendamiento Financiero</b>													
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	4.025	12.075	12.134	-	-	28.234	26.831	Trimestral	5,70	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	7.618	21.994	27.811	1.684	-	59.107	56.403	Trimestral	3,66	3,31
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	14.870	44.570	83.389	42.178	-	185.007	172.158	Trimestral	4,40	3,80
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	5.771	13.541	3.899	-	-	23.211	22.407	Trimestral	5,64	5,02
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	8.467	25.214	26.933	1.641	-	62.255	59.567	Trimestral	3,90	3,58
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	35.458	106.397	282.923	239.168	99.232	763.178	719.338	Trimestral	2,77	2,09
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	6.340	19.025	49.945	26.779	-	102.089	95.022	Trimestral	3,68	3,14
0-E	RRPF ENGINE	Inglaterra	US\$	1.167	3.480	9.103	8.826	4.870	27.446	23.012	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	1.711	5.175	13.640	13.394	760	34.680	31.544	Trimestral	3,93	3,33
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	3.489	10.485	27.605	27.062	775	69.416	63.189	Trimestral	4,06	3,46
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	4.242	9.870	9.815	563	-	24.490	23.161	Trimestral	4,28	4,12
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	1.764	5.328	5.378	-	-	12.470	12.215	Trimestral	4,20	4,19
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	2.074	6.197	7.840	-	-	16.111	15.417	Mensual	4,19	4,19
<b>Otros préstamos</b>													
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	25.705	77.703	103.341	-	-	206.749	196.211	Trimestral	6,00	6,00
0-E	Boeing	E.E.U.U.	US\$	559	1.425	55.728	-	-	57.712	55.727	Al vencimiento	4,01	4,01
<b>Derivados de cobertura</b>													
-	OTROS	-	US\$	1.224	2.484	681	-	-	4.389	4.021	-	-	-
<b>Total</b>				<b>534.959</b>	<b>1.039.060</b>	<b>2.866.810</b>	<b>1.555.906</b>	<b>2.098.861</b>	<b>8.095.596</b>	<b>6.989.299</b>			

(\*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá, a través de la sociedad Guanay Finance limited.

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2018 Re - expresado  
 Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		MUS\$	%
Préstamos bancarios													
0-E	NEDERLANDSCHE NCM	Holanda	US\$	175	499	1.332	55	-	2.061	1.851	Mensual	6,01	6,01
Arrendamiento Financiero													
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	4.195	7.935	46.780	41.872	-	100.782	95.789	Trimestral/Semestral	6,87	6,87
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	839	2.433	6.542	-	-	9.814	9.226	Trimestral	4,81	4,81
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	11.536	32.312	161.778	-	-	205.626	208.224	Trimestral	5,88	5,82
0-E	GA Telesis LLC	E.E.U.U.	US\$	680	1.753	4.675	4.675	11.318	23.101	13.202	Mensual	15,62	15,62
Total				17.425	44.932	221.107	46.602	11.318	341.384	328.292			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2018 Re - expresado  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	Pais de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MUSS	Más de 90 días a un año MUSS	Más de uno a tres años MUSS	Más de tres a cinco años MUSS	Más de cinco años MUSS	Total Valor MUSS	Total Valor nominal MUSS	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	140.780	420.561	1.015.495	785.417	1.298.585	3.660.838	2.721.352	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS POR DERECHO DE USO	VARIOS	US\$	4.968	14.536	25.689	20.029	21.138	86.360	86.360	-	-	-
			CLP	57	170	1	-	-	228	228	-	-	-
			UF	1.683	2.565	667	34	-	4.949	4.949	-	-	-
			COP	304	731	366	21	-	1.422	1.422	-	-	-
			EUR	311	431	215	-	-	957	957	-	-	-
			GBP	45	128	36	-	-	209	209	-	-	-
			MXN	33	92	235	115	-	475	475	-	-	-
			PEN	183	409	114	-	-	706	706	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	720.718	9.979	-	-	-	730.697	730.697	-	-	-
			CLP	74.566	16.493	-	-	-	91.059	91.059	-	-	-
			BRL	309.552	66	-	-	-	309.618	309.618	-	-	-
			Otras monedas	252.116	3.406	-	-	-	255.522	255.522	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Argentina	ARS	15	-	-	-	-	15	15	-	-	-
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Chile	CLP	365	-	-	-	-	365	365	-	-	-
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Brasil	BRL	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-
Total				1.505.698	469.567	1.042.818	805.616	1.319.723	5.143.422	4.203.936			
Total consolidado				2.058.082	1.553.559	4.130.735	2.408.124	3.429.902	13.580.402	11.521.527			

La Sociedad ha definido estrategias de cobertura de combustible, tasas de interés y tipo de cambio, que implica contratar derivados con distintas instituciones financieras. La Sociedad posee líneas de márgenes con cada institución financiera con el fin de regular la exposición mutua que producen los cambios en la valorización de mercado de los derivados.

Al cierre del año 2018, la Sociedad había entregado US\$ 5,0 millones en garantías por márgenes de derivados, correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. Al 31 de diciembre de 2019, se entregaron US\$ 23,7 millones en garantías correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. El aumento se debió a: i) al vencimiento de los contratos de cobertura, ii) adquisición de nuevos contratos de cobertura, y iii) cambios en los precios del combustible, cambios en los tipos de cambio y en las tasas de interés.

### 3.2. Gestión del riesgo del capital

Los objetivos de la Sociedad, en relación con la gestión del capital son: (i) cumplir con las exigencias de patrimonio mínimo y ii) mantener una estructura de capital óptima.

La Sociedad monitorea las obligaciones contractuales y las exigencias regulatorias en los diferentes países donde las empresas del grupo están domiciliadas para asegurar el fiel cumplimiento de exigencia de patrimonio mínimo, cuyo límite más restrictivo es mantener un patrimonio líquido positivo.

Adicionalmente, la Sociedad monitorea periódicamente las proyecciones de flujo de caja de corto y largo plazo para asegurar que cuenta con suficientes alternativas de generación de caja para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

El rating crediticio internacional de la Sociedad es producto de la capacidad de la Sociedad de cumplir con los compromisos financieros de largo plazo. Al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad tiene un rating internacional de largo plazo de BB- con perspectiva estable por Standard & Poor's, un rating BB- con perspectiva estable por Fitch Ratings y Ba3 con perspectiva estable por Moody's.

### 3.3. Estimación del valor justo

Al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos se agrupan en dos categorías:

#### 1. Instrumentos de Cobertura:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Contratos de instrumentos derivados de tasas de interés,
- Contratos de derivados de combustible,
- Contratos derivados de moneda

#### 2. Inversiones Financieras:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente),
- Fondos de inversión privados

La Sociedad ha clasificado la medición de valor justo utilizando una jerarquía que refleja el nivel de información utilizada en la valoración. Esta jerarquía se compone de 3 niveles (I) valor justo basado en cotización en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar, (II) valor justo basado en técnicas de valoración que utilizan información de precios de mercado o derivados del precio de mercado de instrumentos financieros similares (III) valor justo basado en modelos de valoración que no utilizan información de mercado.

El valor justo de los instrumentos financieros que se transan en mercados activos, tales como las inversiones adquiridas para su negociación, está basado en cotizaciones de mercado al cierre del periodo utilizando el precio corriente comprador. El valor justo de activos financieros que no transan en mercados activos (contratos derivados) es determinado utilizando técnicas de valoración que maximizan el uso de información de mercado disponible. Las técnicas de valoración generalmente usadas por la Sociedad son: cotizaciones de mercado de instrumentos similares y/o estimación del valor presente de los flujos de caja futuros utilizando las curvas de precios futuros de mercado al cierre del periodo.

A continuación, se muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo, según el nivel de información utilizada en la valoración:

	Al 31 de diciembre 2019			Al 31 de diciembre 2018				
	Mediciones de valor justo usando valores considerados como	Nivel I MUSS	Nivel II MUSS	Nivel III MUSS	Mediciones de valor justo usando valores considerados como	Nivel I MUSS	Nivel II MUSS	Nivel III MUSS
<b>Activos</b>	Valor justo MUSS				Valor justo MUSS			
Efectivo y equivalentes al efectivo	222.094	222.094	-	-	43.653	43.653	-	-
Fondos mutuos corto plazo	222.094	222.094	-	-	43.653	43.653	-	-
Otros activos financieros, corriente	471.797	386.688	85.109	-	366.573	343.218	23.355	-
Valor justo derivados tasa de interés	27.044	-	27.044	-	19.460	-	19.460	-
Valor justo derivados de combustible	48.542	-	48.542	-	-	-	-	-
Valor justo derivados de moneda extranjera	586	-	586	-	3.895	-	3.895	-
Intereses devengados desde la última fecha de pago Swap de monedas no registrados como cobertura	3	-	3	-	-	-	-	-
Fondos de inversión privados	386.669	386.669	-	-	322.428	322.428	-	-
Certificado de depósito (CDB)	8.934	-	8.934	-	-	-	-	-
Bonos nacionales y extranjeros	19	19	-	-	1.394	1.394	-	-
<b>Pasivos</b>								
Otros pasivos financieros, corrientes	50.372	-	50.372	-	33.633	7.712	25.921	-
Valor justo derivados tasa de interés	302	-	302	-	335	-	335	-
Valor justo derivados de combustible	-	-	-	-	15.678	-	15.678	-
Valor justo derivados moneda extranjera	48.347	-	48.347	-	7.587	-	7.587	-
Intereses devengados desde la última fecha de Swap tasas de interés	1.723	-	1.723	-	2.321	-	2.321	-
Derivado moneda no registrado como cobertura	-	-	-	-	7.712	7.712	-	-
Otros pasivos financieros, no corrientes	-	-	-	-	340	-	340	-
Intereses devengados desde la última fecha de Swap tasas de interés	-	-	-	-	340	-	340	-

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad tiene instrumentos financieros que no se registran a valor justo. Con el propósito de cumplir con los requerimientos de revelación de valores justos, la Sociedad ha valorizado estos instrumentos según se muestra en el siguiente cuadro:

	Al 31 de diciembre de 2019		Al 31 de diciembre de 2018	
	Valor libro	Valor justo	Valor libro	Valor justo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	850.486	850.486	1.037.989	1.037.989
Efectivo en caja	4.982	4.982	8.974	8.974
Saldos en bancos	329.633	329.633	331.218	331.218
Overnight	350.080	350.080	282.164	282.164
Depósitos a plazo	165.791	165.791	415.633	415.633
Otros activos financieros, corrientes	-	-	17.411	17.411
Otros activos financieros	-	-	17.411	17.411
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	1.244.348	1.244.348	1.162.582	1.162.582
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	19.645	19.645	2.931	2.931
Otros activos financieros, no corrientes	46.907	46.907	58.700	58.700
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.725	4.725	5.381	5.381
Otros pasivos financieros, corrientes	1.835.288	2.019.068	1.397.156	1.942.332
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.220.500	2.220.500	1.674.303	1.674.303
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	56	56	382	382
Otros pasivos financieros, no corrientes	8.530.418	8.846.418	5.864.570	8.387.939
Cuentas por pagar, no corrientes	619.110	619.110	483.656	483.656

El importe en libros de las cuentas por cobrar y por pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, overnight, depósitos a plazo y cuentas por pagar, no corrientes, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

El valor justo de los Otros pasivos financieros, se estima descontando los flujos contractuales futuros de caja a la tasa de interés corriente del mercado que está disponible para instrumentos financieros similares (Nivel II). En el caso de Otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del periodo. El valor libro de los Otros pasivos financieros, corrientes o no corrientes no incluyen los pasivos por arrendamientos.

#### NOTA 4 - ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES

La Sociedad ha utilizado estimaciones para valorar y registrar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

(a) Evaluación de posibles pérdidas por deterioro de la plusvalía y activos intangibles de vida útil indefinida

Al 31 de diciembre de 2019 la plusvalía asciende a MUS\$ 2.209.576 (MUS\$ 2.294.072 al 31 de diciembre 2018), mientras que los activos intangibles comprenden los Slots aeroportuarios por MUS\$ 845.959 (MUS\$ 828.969 al 31 de diciembre de 2018) y Loyalty Program por MUS\$ 263.806 (MUS\$ 274.420 al 31 de diciembre de 2018).

La Sociedad comprueba al menos una vez al año o cuando existen indicios de deterioro, si la plusvalía y los activos intangibles de vida útil indefinida han sufrido alguna pérdida por deterioro. Para esta evaluación la Sociedad había identificado dos unidades generadoras de efectivo (UGE), "Transporte aéreo" y "Programa de coalición y fidelización Multiplus. Después de la fusión de Multiplus (ver Nota 1), administradora de Programa de coalición y fidelización Multiplus, la Sociedad ha determinado la existencia de una única UGE correspondiente a Transporte Aéreo. La clasificación de la plusvalía y los activos intangibles de vida útil indefinida en las UGEs, antes y después de la fusión de Multiplus S.A. es la siguiente:

	UGE Transporte Aéreo		UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Plusvalía	2.209.576	1.845.136	-	448.936
Slots aeroportuarios	845.959	828.969	-	-
Loyalty program	263.806	-	-	274.420

El valor recuperable de estas unidades generadoras de efectivo (UGE) ha sido determinado basados en los cálculos de valor en uso. Los principales supuestos empleados por la administración incluyen: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible. La estimación de estos supuestos exige un juicio importante de la administración, pues dichas variables implican incertidumbres inherentes; sin embargo, los supuestos utilizados son consistentes con la planificación interna de la Sociedad. Por lo tanto, la administración evalúa y actualiza anualmente las estimaciones, basándose en las condiciones que afectan estas variables. Los principales supuestos utilizados, así como los análisis de sensibilidad correspondientes se presentan en Nota 16.

(b) Vida útil, valor residual y deterioro de propiedades, plantas y equipos

La depreciación de los activos es calculada con base al método lineal, excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Estas vidas

útiles se revisan anualmente de acuerdo con las proyecciones de la Sociedad de aquellos beneficios económicos futuros que se deriven de los mismos.

Cambios en circunstancias tales como: avances tecnológicos, modelo comercial, uso planificado de los activos o estrategia de capital podrían hacer que la vida útil fuera diferente a la estimada. En aquellos casos en que se determine que la vida útil de las propiedades, plantas y equipos debería disminuirse, como puede ocurrir con cambios en el uso planificado de los activos, se deprecia el exceso entre el valor libro neto y el valor recuperable estimado, de acuerdo a la vida útil restante revisada.

Los valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos. El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 2.8).

(c) Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

La administración registra los impuestos diferidos, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en los estados financieros. Los activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales se reconocen en la medida en que es probable que se disponga de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

La Sociedad aplica un juicio significativo en la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto diferido. En la determinación de los montos del activo por impuesto diferido a contabilizar, la administración considera la rentabilidad histórica, los ingresos imponibles futuros proyectados (considerando los supuestos tales como: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible en línea con los utilizados en los análisis de deterioro de la unidad generadora de efectivo del grupo) y el momento esperado de las reversiones de las diferencias temporales existentes.

Al 31 de diciembre de 2019 la Sociedad ha reconocido Activos por impuestos diferidos por MUS\$ 235.583 (MUS\$ 273.529 al 31 de diciembre de 2018) y ha dejado de reconocer Activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales por MUS\$ 110.933 (MUS\$ 137.761 al 31 de diciembre de 2018) (Nota 18).

(d) Tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.

La Sociedad registra la venta anticipada de pasajes aéreos como ingresos diferidos. Los ingresos ordinarios por la venta de pasajes se reconocen en el estado de resultados cuando el servicio de transporte de pasajeros es prestado o caducado por no uso. La Sociedad evalúa mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los pasajes aéreos. Un cambio en esta probabilidad podría generar un impacto en los ingresos ordinarios en el ejercicio en que se produce el cambio y en ejercicios futuros. Al 31 de diciembre de 2019 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS\$ 1.511.991.- (MUS\$ 1.299.304 al 31 de diciembre 2018). Un hipotético cambio de un punto porcentual en el comportamiento del pasajero con respecto al uso se traduciría en un impacto de hasta MUS\$ 6.000 mensual.

(e) Valoración de las millas y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar.

Al 31 de diciembre de 2019 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass ascienden a MUS\$ 1.332.173 (MUS\$ 1.324.635 al 31 de diciembre de 2018). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto de MUS\$ 31.565 en los resultados de 2019 (MUS\$ 27.726 en 2018). Los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass Brasil (Ver Nota 22) ascienden a MUS\$ 354.847 al 31 de diciembre de 2019 (MUS\$ 293.831 al 31 de diciembre de 2018). Un hipotético cambio de dos puntos porcentuales en probabilidad de canje se traduciría en un impacto de MUS\$ 12.501.- en los resultados de 2019 (MUS\$ 13.140 en 2018).

La Sociedad estima la probabilidad de no uso utilizando un modelo predictivo según los comportamientos de canje y vigencia de las millas y puntos utilizando juicios y supuestos críticos que consideran la actividad de uso histórica y el patrón de uso previsto.

Para el programa de fidelización LATAM Pass Brasil, el vencimiento ocurre después de un período fijo de tiempo desde la acumulación, el modelo es construido por la administración considerando tasas de expiración históricas, comportamientos de canje y segmentaciones relevantes.

Para el programa de fidelización LATAM Pass existen reglas que permiten la renovación del saldo de millas, por lo que, la administración en conjunto con un especialista externo desarrollan un modelo predictivo de no uso, que permita generar tasas de no uso de millas sobre la base de información histórica, correspondiente al comportamiento en cuanto a la acumulación, uso y caducidad de sus millas LATAM.

(f) La necesidad de constituir provisiones y, en el caso de ser requeridas, el valor de las mismas.

En el caso de las contingencias conocidas, la Sociedad registra una provisión cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se ha estimado de forma fiable. Basados en información disponible, la Sociedad utiliza los conocimientos, experiencia y juicio profesional, a las características específicas de los riesgos conocidos. Este proceso facilita la evaluación temprana y la cuantificación de los riesgos potenciales en los casos individuales o en el desarrollo de asuntos contingentes.

(g) Arrendamientos

(i) Tasa de descuento

La tasa de descuento utilizada para calcular la deuda de arrendamiento corresponde, para cada aeronave, a la tasa de interés implícita calculada por los elementos contractuales y valores de mercado residuales. La tasa implícita del contrato es la tasa de descuento que da el valor presente agregado de los pagos mínimos de arrendamiento y el valor residual no garantizado.

Para el caso de los activos distintos a las aeronaves, se utilizó tasa incremental por préstamos del arrendatario estimada, que se deriva de la información disponible en la fecha de inicio del arrendamiento, para determinar el valor presente de los pagos del arrendamiento. Consideramos

nuestras recientes emisiones de deuda, así como los datos disponibles públicamente para instrumentos con características similares al calcular nuestras tasas de endeudamiento incrementales.

Una disminución de un punto porcentual en nuestra estimación de las tasas utilizadas al 1 de enero de 2019 (la fecha de adopción de la norma) aumentaría el pasivo por arrendamiento aproximadamente en MMUS\$ 105.

(ii) Determinación del plazo del arrendamiento

Al determinar el plazo del arrendamiento, se consideran todos los hechos y circunstancias que crean un incentivo económico para ejercer una opción de extensión. Las opciones de extensión (o períodos después de las opciones de terminación) sólo se incluyen en el plazo del arrendamiento si se está razonablemente seguro de que el arrendamiento se va a extender (o no se va a terminar). Esto se revisa si ocurre un evento significativo o un cambio significativo en las circunstancias que afecta a esta evaluación y que está dentro del control del arrendatario.

(h) Inversión en filial (TAM)

La administración ha aplicado su juicio al determinar que LATAM Airlines Group S.A. controla TAM S.A. y Filiales, para efectos contables, y por lo tanto ha consolidado sus estados financieros.

Este juicio se hace sobre la base de que LATAM emitió sus acciones ordinarias a cambio de la mayoría de las acciones ordinarias y preferentes en circulación de TAM, a excepción de aquellos accionistas de TAM que no aceptaron el intercambio y los cuales fueron sujetos del squeeze out, dando derecho a LATAM a sustancialmente todos los beneficios económicos que se generan por el Grupo LATAM y también, en consecuencia, exponiéndolo a sustancialmente todos los riesgos que inciden en las operaciones de TAM. Este intercambio alinea los intereses económicos de LATAM y de todos sus accionistas, incluyendo a los accionistas controladores de TAM, garantizando que los accionistas y directores de TAM no tendrán ningún incentivo para ejercer sus derechos de una manera que sea beneficiosa para TAM, pero perjudicial para LATAM. Además, todas las acciones importantes necesarias para la operación de las aerolíneas requieren el voto favorable de los accionistas controladores de LATAM y TAM.

Desde la integración de las operaciones de LAN y TAM, las actividades aéreas más críticas en Brasil han sido gestionadas por el CEO de TAM y las actividades globales, por el CEO de LATAM, quien está a cargo de la operación total del Grupo LATAM y que informa al Directorio de LATAM.

Además, el CEO de LATAM evalúa el desempeño de los ejecutivos del Grupo LATAM y, en conjunto con el Directorio de LATAM, establece compensaciones. Aunque exista restricciones sobre los porcentajes de votación que actualmente pueden ser detentados por inversionistas extranjeros bajo la Ley Brasileña, LATAM considera que el fondo económico de estos acuerdos cumple los requisitos de las normas contables vigentes y que la consolidación de las operaciones de LATAM y TAM es apropiada.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos períodos, lo que se realizaría de forma prospectiva.

NOTA 5 - INFORMACION POR SEGMENTOS

Al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad considera que tiene un único segmento operativo, el de Transporte aéreo. Este segmento corresponde a la red de rutas para el transporte aéreo y se basa en la manera en que el negocio es administrado y gestionado, conforme la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, así como reasignar recursos (aviones, tripulación, personal, etc.) dentro de la red lo que supone una interrelación funcional entre todas ellas, haciéndolas inseparables. Esta definición de segmento es una de las más comunes a nivel de la industria aérea a nivel mundial.

Hasta junio de 2019 la Sociedad presentó dos segmentos operativos, el correspondiente a Transporte aéreo y el segmento Programa de coalición y fidelización Multiplus, como se indica en el ámbito de consolidación de la Nota 1, la Sociedad Multiplus S.A. administradora del Programa de coalición y fidelización Multiplus se fusionó con TAM Linhas Aereas S.A., dejando de ser una entidad con administración independiente. El Programa de coalición y Fidelización Multiplus, que se encontraba definido como un segmento operativo, debido a esta administración independiente, pasa a formar parte del segmento de Transporte Aéreo, junto con los programas LATAM Pass y LATAM fidelidades.

La Sociedad ha re-expresado la información correspondiente al 31 de diciembre de 2018 para la presentación de un solo segmento de información.





49

Por los ejercicios terminados

	Transporte aéreo al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MU\$S	MU\$S Re - expresado
Ingreso de las actividades ordinarias procedentes de clientes externos (*)	10.070.063	9.895.456
Pasajeros	9.005.629	8.708.988
Carga	1.064.434	1.186.468
Ingresos de las actividades ordinarias procedentes de transacciones con otros segmentos de operación	-	-
Otros ingresos de operación	360.864	472.758
Ingresos por intereses	26.283	53.253
Gastos por intereses	(589.934)	(539.137)
Total gastos por intereses netos	(563.651)	(485.884)
Depreciación y amortización	(1.469.976)	(1.372.628)
Partidas significativas no monetarias distintas de la depreciación y amortización	(130.011)	(104.123)
Bajas de activo fijo y mermas de existencias	(60.893)	(46.351)
Incobrables	(21.558)	(18.837)
Diferencias de cambio	(32.571)	(38.070)
Resultado por unidades de reajuste	(14.989)	(865)
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	190.430	309.811
Gasto por impuesto a las ganancias	53.697	(73.879)
Ganancia/(Pérdida) del segmento sobre el que se informa	195.613	341.786
Activos del segmento	21.087.806	20.078.722
Pasivos del segmento	17.958.629	16.638.121
Importe de las adiciones de activos no corrientes	2.658.541	1.090.177
Compras de Propiedades, plantas y equipos	2.519.305	995.085
Intangibles distintos a la plusvalía	139.236	95.092
Desembolsos de los activos no monetarios del segmento	1.416.794	756.913

(\*) La Sociedad no tiene ingresos de actividades ordinarias por intereses.

Por los ejercicios terminados

	Transporte aéreo al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MU\$S	MU\$S Re-expresado
Flujos de efectivo procedentes de		
Compras de Propiedades, plantas y equipos:		
Adiciones asociados a mantenimiento	1.276.621	660.707
Otras adiciones	453.827	375.634
Compras de activos intangibles	822.794	285.073
Compras de activos intangibles	140.173	96.206
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en):		
Actividades de operación	2.826.667	2.073.316
Actividades de inversión	(1.419.207)	(358.368)
Actividades de financiación	(1.343.521)	(1.608.597)

50

La información por segmentos al 31 de diciembre de 2018, que incluía el segmento Programa de coalición y fidelización Multiplus ha sido re-expresada para presentar su incorporación en el segmento de Transporte Aéreo. Esta re-expresión se presenta en la siguiente tabla:

Por los ejercicios terminados

	Transporte aéreo	Ajuste	Eliminaciones	Transporte aéreo
	al 31 de diciembre de	del segmento	al 31 de	al 31 de diciembre de
	2018	2018	2018	2018
	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S
	Previamente Reportado			Re - expresado
Ingreso de las actividades ordinarias procedentes de clientes externos (*)	9.887.090	60.020	(51.654)	9.895.456
Pasajeros	8.700.622	60.020	(51.654)	8.708.988
Carga	1.186.468	-	-	1.186.468
Ingresos de las actividades ordinarias procedentes de transacciones con otros segmentos de operación	-	-	-	-
Otros ingresos de operación	346.315	126.443	-	472.758
Ingresos por intereses	27.181	26.072	-	53.253
Gastos por intereses	(539.137)	-	-	(539.137)
Total gastos por intereses netos	(511.956)	26.072	-	(485.884)
Depreciación y amortización	(1.365.809)	(6.819)	-	(1.372.628)
Partidas significativas no monetarias distintas de la depreciación y amortización	(104.038)	(85)	-	(104.123)
Bajas de activo fijo y mermas de existencias	(46.351)	-	-	(46.351)
Incobrables	(18.741)	(96)	-	(18.837)
Diferencias de cambio	(38.081)	11	-	(38.070)
Resultado por unidades de reajuste	(865)	-	-	(865)
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	200.209	109.602	-	309.811
Gasto por impuesto a las ganancias	121.155	(47.276)	-	73.879
Ganancia/(Pérdida) del segmento sobre el que se informa	287.206	54.580	-	341.786
Activos del segmento	18.943.127	1.145.942	(10.347)	20.078.722
Pasivos del segmento	16.212.905	449.347	(24.131)	16.638.121
Importe de las adiciones de activos no corrientes	1.090.177	-	-	1.090.177
Compras de Propiedades, plantas y equipos	995.085	-	-	995.085
Intangibles distintos a la plusvalía	95.092	-	-	95.092
Desembolsos de los activos no monetarios del segmento	756.913	-	-	756.913

(\*) La Sociedad no tiene ingresos de actividades ordinarias por intereses.

51

Por los ejercicios terminados

	Transporte aéreo	Ajuste	Eliminaciones	Transporte aéreo
	al 31 de diciembre de	del segmento	al 31 de	al 31 de diciembre
	2018	al 31 de	2018	2018
	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S
	Previamente reportado			Re-expresado
Flujos de efectivo procedentes de				
Compras de Propiedades, plantas y equipos:	660.631	76	-	660.707
Adiciones asociados a mantenimiento	375.634	-	-	375.634
Otras adiciones	284.997	76	-	285.073
Compras de activos intangibles	85.628	10.578	-	96.206
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en):				
Actividades de operación	1.950.532	111.161	11.623	2.073.316
Actividades de inversión	(348.346)	(10.022)	-	(358.368)
Actividades de financiación	(1.512.898)	(95.699)	-	(1.608.597)

Los ingresos de la Sociedad por área geográfica son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados	
	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de
	2019	2018
	MU\$S	MU\$S
Perú	801.965	705.133
Argentina	584.959	989.883
E.E.U.U.	1.004.238	985.919
Europa	726.165	782.197
Colombia	380.449	372.794
Brasil	3.949.797	3.433.877
Ecuador	203.334	203.842
Chile	1.546.960	1.591.313
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	872.196	830.498
Ingresos de las actividades ordinarias	<u>10.070.063</u>	<u>9.895.456</u>
Otros ingresos de operación	<u>360.864</u>	<u>472.758</u>

La Sociedad asigna los ingresos al área geográfica sobre la base del punto de venta del pasaje o la carga. Los activos están constituidos, principalmente, por aviones y equipos aeronáuticos, los cuales son utilizados a lo largo de diferentes países y, por lo tanto, no es posible asignar a un área geográfica.

La Sociedad no tiene clientes que en forma individual representen más del 10% de las ventas.

52

## NOTA 6 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2019	2018
	MU\$S	MU\$S
Efectivo en caja	4.982	8.974
Saldos en bancos	329.632	331.218
Overnight	350.080	282.164
Total efectivo	<u>684.694</u>	<u>622.356</u>
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	165.791	415.633
Fondos mutuos	222.094	43.653
Total equivalentes al efectivo	<u>387.885</u>	<u>459.286</u>
Total efectivo y equivalentes al efectivo	<u>1.072.579</u>	<u>1.081.642</u>

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

Tipo de moneda	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2019	2018
	MU\$S	MU\$S
Peso argentino	16.579	17.786
Real brasileño	197.354	131.760
Peso chileno	50.521	415.713
Peso colombiano	48.191	10.843
Euro	21.927	20.339
Dólar estadounidense	667.785	394.215
Otras monedas	70.222	90.986
Total	<u>1.072.579</u>	<u>1.081.642</u>

53

## NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

## 7.1. Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2019

<u>Activos</u>	Medidos a	A valor justo	Derivados	<u>Total</u>
	costo amortizado	con cambios en resultados	de cobertura	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	850.485	222.094	-	1.072.579
Otros activos financieros, corrientes (*)	36.660	386.669	76.175	499.504
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.244.348	-	-	1.244.348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	19.645	-	-	19.645
Otros activos financieros, no corrientes	46.907	-	-	46.907
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.725	-	-	4.725
<b>Total</b>	<b>2.202.770</b>	<b>608.763</b>	<b>76.175</b>	<b>2.887.708</b>

<u>Pasivos</u>	Medidos a	Derivados	<u>Total</u>
	costo amortizado	de cobertura	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	1.835.288	50.372	1.885.660
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.222.874	-	2.222.874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	56	-	56
Otros pasivos financieros, no corrientes	8.530.396	22	8.530.418
Cuentas por pagar, no corrientes	619.110	-	619.110
<b>Total</b>	<b>13.207.724</b>	<b>50.394</b>	<b>13.258.118</b>

(\*) El valor presentado como valor justo con cambios en el resultado, corresponde principalmente a los fondos de inversión privados, y como medidos a costo amortizado corresponden a garantías entregadas.

54

Al 31 de diciembre de 2018 (Re – expresado)

<u>Activos</u>	Medidos a	A valor justo	Derivados	<u>Total</u>
	costo amortizado	con cambios en resultados	de cobertura	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.037.989	43.653	-	1.081.642
Otros activos financieros, corrientes (*)	16.203	344.426	23.355	383.984
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.162.582	-	-	1.162.582
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	2.931	-	-	2.931
Otros activos financieros, no corrientes	58.700	-	-	58.700
Cuentas por cobrar, no corrientes	5.381	-	-	5.381
<b>Total</b>	<b>2.283.786</b>	<b>388.079</b>	<b>23.355</b>	<b>2.695.220</b>

<u>Pasivos</u>	Medidos a	A valor justo	Derivados	<u>Total</u>
	costo amortizado	con cambios en resultados	de cobertura	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
	Re-expresado	Re-expresado		Re-expresado
Otros pasivos financieros, corrientes	1.760.653	7.712	25.921	1.794.286
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.674.303	-	-	1.674.303
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	382	-	-	382
Otros pasivos financieros, no corrientes	8.359.122	-	340	8.359.462
Cuentas por pagar, no corrientes	529.277	-	-	529.277
<b>Total</b>	<b>12.323.737</b>	<b>7.712</b>	<b>26.261</b>	<b>12.357.710</b>

(\*) El valor presentado como valor justo con cambios en el resultado, corresponde principalmente a los fondos de inversión privados, y como medidos a costo amortizado corresponden a garantías entregadas.

55

## 7.2. Instrumentos financieros por monedas

(a) Activos	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.072.579	1.081.642
Peso argentino	16.579	17.786
Real brasileño	197.354	131.760
Peso chileno	50.521	415.713
Peso colombiano	48.191	10.843
Euro	21.927	20.339
Dólar estadounidense	667.785	394.215
Otras monedas	70.222	90.986
Otros activos financieros (corriente y no corriente)	546.411	442.684
Peso argentino	94	152
Real brasileño	417.477	327.110
Peso chileno	26.073	25.972
Peso colombiano	522	1.748
Euro	1.525	7.438
Dólar estadounidense	97.988	78.121
Otras monedas	2.732	2.143
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.244.348	1.162.582
Peso argentino	47.079	82.893
Real brasileño	537.221	511.171
Peso chileno	126.821	113.168
Peso colombiano	2.288	7.259
Euro	32.711	49.044
Dólar estadounidense	436.774	110.312
Otras monedas (*)	61.454	288.735
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.725	5.381
Real brasileño	3	3
Peso chileno	4.722	5.378
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	19.645	2.931
Real brasileño	-	293
Peso chileno	42	200
Dólar estadounidense	19.603	2.438
Total activos	2.887.708	2.695.220
Peso argentino	63.752	100.831
Real brasileño	1.152.055	970.337
Peso chileno	208.179	560.431
Peso colombiano	51.001	19.850
Euro	56.163	76.821
Dólar estadounidense	1.222.150	585.086
Otras monedas	134.408	381.864

(\*) Ver la composición del grupo otras monedas, en Nota 8 Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes.

(b) Pasivos  
La información de pasivos se encuentra revelada en Nota 3 Gestión del riesgo financiero.

56

## NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	1.073.599	1.077.561
Otras cuentas por cobrar	275.876	188.393
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	1.349.475	1.265.954
Menos: Pérdida crediticia esperada	(100.402)	(97.991)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	1.249.073	1.167.963
Menos: Parte no corriente - cuentas por cobrar	(4.725)	(5.381)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.244.348	1.162.582

El valor justo de deudas comerciales y otras cuentas por cobrar no difiere significativamente de su valor en libros.

Para la determinación de las pérdidas crediticias esperadas la Sociedad agrupa las cuentas por cobrar de transporte de pasajeros y carga; dependiendo las características de riesgo de crédito compartido y madurez.

Madurez de la cartera	Al 31 de diciembre de 2019			Al 31 de diciembre de 2018		
	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro
	%	MUS\$	MUS\$	%	MUS\$	MUS\$
Al día	2%	875.889	(16.433)	3%	888.930	(23.933)
De 1 a 90 días	8%	56.537	(4.253)	5%	91.387	(5.014)
de 91 a 180 días	28%	16.922	(4.747)	45%	11.085	(4.983)
de 181 a 360 días	39%	47.865	(18.459)	65%	15.078	(9.864)
más de 360 días	74%	76.386	(56.510)	76%	71.081	(54.197)
Total	9%	1.073.599	(100.402)	9%	1.077.561	(97.991)

(1) Corresponde a la tasa promedio esperadas.

(2) el valor libro bruto representa el máximo valor de riesgo crediticio de las cuentas por cobrar comerciales.

57

Los saldos por monedas que componen los Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes, son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	47.079	82.893
Real brasileño	537.224	511.174
Peso chileno	131.543	118.546
Peso colombiano	2.288	7.259
Euro	32.711	49.044
Dólar estadounidense	436.774	110.312
Otras monedas (*)	61.454	288.735
<b>Total</b>	<b>1.249.073</b>	<b>1.167.963</b>
(*) Otras monedas		
Dólar australiano	20.964	100.733
Yuan de la R.P. China	2.145	5.106
Corona danesa	54	475
Libra esterlina	7.428	18.129
Rupia india	37	7.163
Yen japonés	1.222	56.589
Corona noruega	14	283
Franco Suizo	535	5.046
Won surcoreano	8.172	31.381
Dólar taiwanés nuevo	1.117	6.180
Otras monedas	19.766	57.650
<b>Total</b>	<b>61.454</b>	<b>288.735</b>

Los movimientos de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, son los siguientes:

Periodos	Saldo inicial	Ajuste Adopción NIIF 9 (*)		(Aumento) Disminución	Saldo final
		MUS\$	MUS\$		
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	(87.909)	(10.524)	8.620	(8.178)	(97.991)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	(97.991)	-	12.569	(14.980)	(100.402)

(\*) Ajuste al saldo al 31 de diciembre de 2017 registrado en utilidades acumuladas al 01.01.2018 por la adopción de la NIIF 9

Una vez agotadas las gestiones de cobranza prejudicial y judicial se proceden a dar de baja los activos contra la provisión constituida. La Sociedad sólo utiliza el método de provisión y no el de castigo directo para un mejor control.

Las renegociaciones históricas y actualmente vigentes son poco relevantes y la política es analizar caso a caso para clasificarlas según la existencia de riesgo, determinando si corresponde su reclasificación a cuentas de cobranza prejudicial.

58

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor justo de cada una de las categorías de cuentas a cobrar indicadas anteriormente.

	Al 31 de diciembre de 2019			Al 31 de diciembre de 2018		
	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	1.073.599	(100.402)	973.197	1.077.561	(97.991)	979.570
Otras cuentas por cobrar	275.876	-	275.876	188.393	-	188.393

Para el riesgo de crédito existen garantías poco relevantes y éstas son valorizadas cuando se hacen efectivas, no existiendo garantías directas materialmente importantes. Las garantías existentes, si corresponde, están constituidas a través de IATA.

#### NOTA 9 - CUENTAS POR COBRAR Y POR PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS

##### (a) Cuentas por cobrar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	USD	19.400	1.907
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	CLP	-	988
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	USD	205	-
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista Común	Chile	CLP	36	31
96.782.530-1	Inmobiliaria e Inversiones Asturias S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	1	-
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	2	-
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	CLP	1	5
	<b>Total activos corrientes</b>				<b>19.645</b>	<b>2.931</b>

59

**(b) Cuentas por pagar**

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	CLP	53	365
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	ARS	-	15
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	Director Relacionado	Estados Unidos	USD	3	-
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	BRL	-	2
Total pasivos corrientes					<u>56</u>	<u>382</u>

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes interesadas y debidamente informadas. Los plazos de transacción corresponden entre 30 y 45 días, y la naturaleza de liquidación de las transacciones son monetarias.

**NOTA 10 - INVENTARIOS**

El detalle de los Inventarios es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$
Existencias técnicas	315.286	233.276
Existencias no técnicas	38.946	46.068
<b>Total</b>	<u>354.232</u>	<u>279.344</u>

Las partidas incluidas en este rubro corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados, principalmente, en consumos de servicios a bordo y en servicios de mantenimiento propio como de terceros; éstos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia de acuerdo al siguiente detalle:

	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$
Provisión de obsolescencia existencias técnicas	21.193	20.500
Provisión de obsolescencia existencias no técnicas	11.610	4.621
<b>Total</b>	<u>32.803</u>	<u>25.121</u>

Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

60

Al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad registró MUS\$ 133.286 (MUS\$ 120.214 al 30 de diciembre de 2018) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de ventas.

**NOTA 11 - OTROS ACTIVOS FINANCIEROS**

La composición de los Otros activos financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$
(a) Otros activos financieros						
Fondos de inversión privados	386.669	322.428	-	-	386.669	322.428
Depósitos en garantía (aeronaues)	8.934	9.610	28.599	37.636	37.533	47.246
Garantías por márgenes de derivados	21.200	661	-	-	21.200	661
Otras inversiones	-	-	494	494	494	494
Bonos nacionales y extranjeros	19	1.394	-	-	19	1.394
Otras garantías otorgadas	6.507	7.140	15.138	20.570	21.645	27.710
<b>Subtotal otros activos financieros</b>	<u>423.329</u>	<u>341.233</u>	<u>44.231</u>	<u>58.700</u>	<u>467.560</u>	<u>399.933</u>
(b) Activos de cobertura						
Intereses devengados desde la última fecha de pago						
Cross currency swap de monedas	3	-	-	-	3	-
Valor justo de derivados de tasa de interés	27.044	19.460	2.676	-	29.720	19.460
Valor justo de derivados de moneda extranjera	586	3.895	-	-	586	3.895
Valor justo de derivados de precio de combustible	48.542	-	-	-	48.542	-
<b>Subtotal activos de cobertura</b>	<u>76.175</u>	<u>23.355</u>	<u>2.676</u>	<u>-</u>	<u>78.851</u>	<u>23.355</u>
(c) Derivados no registrados como cobertura						
Derivados de moneda extranjera no registrados como cobertura	-	19.396	-	-	-	19.396
<b>Subtotal derivados no registrados como cobertura</b>	<u>-</u>	<u>19.396</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>19.396</u>
<b>Total Otros Activos financieros</b>	<u>499.504</u>	<u>383.984</u>	<u>46.907</u>	<u>58.700</u>	<u>546.411</u>	<u>442.684</u>

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad al cierre de cada ejercicio se describen en Nota 19.

61

**NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS**

La composición de los Otros activos no financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$ Re - expresado	MUS\$	MUS\$ Re - expresado	MUS\$	MUS\$ Re - expresado
(a) Pagos anticipados						
Seguros de aviación y otros	11.179	16.483	523	-	11.702	16.483
Otros	15.167	20.105	1.832	4.460	16.999	24.565
Subtotal pagos anticipados	26.346	36.588	2.355	4.460	28.701	41.048
(b) Costos de contratos activados (1)						
Costos GDS	16.593	14.708	-	-	16.593	14.708
Comisiones tarjetas de crédito	23.437	21.614	-	-	23.437	21.614
Comisiones agencias de viaje	16.546	12.635	-	-	16.546	12.635
Subtotal costos de contratos activados	56.576	48.957	-	-	56.576	48.957
(c) Otros activos						
Reserva de mantención aeronaves (2)	27.987	831	17.844	51.836	45.831	52.667
Impuesto a las ventas	167.987	187.410	34.680	38.186	202.667	225.596
Otros impuestos	34.295	15.255	-	-	34.295	15.255
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	258	258	739	739	997	997
Depósitos judiciales	-	-	149.310	132.267	149.310	132.267
Otros	-	1.177	-	53	-	1.230
Subtotal otros activos	230.527	204.931	202.573	223.081	433.100	428.012
Total Otros Activos no financieros	313.449	290.476	204.928	227.541	518.377	518.017

**(1) Movimiento de Contratos activados:**

	Saldo inicial	Activación	Ajuste Aplicación NIIF 15	Diferencia por conversión	Amortización	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	-	180.171	54.361	(5.019)	(180.556)	48.957
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	48.957	166.300	-	(4.950)	(153.731)	56.576

(2) Las reservas de mantenimiento corresponden a depósitos que la Sociedad le entrega al arrendador, a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento mayor de un grupo de aeronaves con arrendamiento operativo.

Estos depósitos son calculados en función de la operación, medida en ciclos u horas de vuelo, son pagados periódicamente, y está contractualmente estipulado que sean devueltos a la Sociedad cada vez que se efectúa un mantenimiento mayor. Al término del contrato de arrendamiento, las reservas de mantenimiento no utilizadas son devueltas a la Sociedad o utilizadas para compensar al arrendador por alguna deuda relacionada con las condiciones de mantenimiento de la aeronave.

62

En algunos casos (5 contratos de arrendamiento), si el costo de mantenimiento incurrido por la Sociedad es menor a las reservas de mantenimiento, el arrendador tiene el derecho de retener esos depósitos en exceso. La Sociedad periódicamente revisa sus reservas de mantenimiento para asegurar que serán recuperadas, y reconoce como gasto cualquier monto que sea menos que probable de ser recuperado. El costo de mantenimiento en los últimos años ha sido superior a las reservas de mantenimiento respectivas de cada avión.

Al 31 de diciembre de 2019 las reservas de mantenimiento suman MUS\$ 45.831 (MUS\$ 52.667 al 31 de diciembre de 2018), correspondientes a 8 aeronaves que mantienen saldos remanentes, los que serán liquidados en el próximo mantenimiento o devolución.

Las reservas de mantenimiento son clasificadas como corrientes o no corrientes dependiendo de las fechas en que se espera sea realizado el mantenimiento correspondiente. (Nota 2.23).

**NOTA 13 - ACTIVOS NO CORRIENTES O GRUPOS DE ACTIVOS PARA SU DISPOSICION CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA**

Los activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Aeronaves	482.806	265
Motores y rotables	1.943	5.299
Otros activos	401	204
Total	485.150	5.768

Los saldos del rubro son presentados al menor valor entre su valor en libros y el valor razonable menos el costo de venta. El valor razonable de los activos fue determinado en base a las cotizaciones en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar. Estos activos son medidos a nivel II de acuerdo a lo indicado en las jerarquías de valor razonable presentadas en la Nota 3.3 (2). Durante el período no se efectuaron transferencias entre niveles, para mediciones recurrentes al valor razonable.

a) Activos reclasificados desde Propiedades, plantas y equipos hacia activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta

Durante el año 2019 se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos cuatro aeronaves Airbus A350 y dos aeronaves Boeing 767, al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.

Adicionalmente, durante mismo período 2019, se produjo la venta de un motor spare Boeing 767 y un avión Boeing 767 y producto de lo anterior, se reconocieron ajustes por US\$ 2 millones de gasto para registrar estos activos a su valor neto realizable.

El detalle de la flota clasificada como activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
<u>Aeronaves</u>		
Boeing 767	1	-
Airbus 350	4	-
ATR42-300	-	1
Total	<u>5</u>	<u>1</u>

#### NOTA 14 - INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

##### (a) Inversiones en subsidiarias

La Sociedad posee inversiones en sociedades que han sido reconocidas como inversión en subsidiarias. Todas las sociedades definidas como subsidiarias han sido consolidadas en los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. También, se incluyen en la consolidación, sociedades de propósito específico.

A continuación, se presenta detalle de subsidiarias significativas:

Nombre de subsidiaria significativa	Pais de incorporación	Moneda funcional	Participación	
			Al 31 de diciembre de 2019 %	Al 31 de diciembre de 2018 %
Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	70,00000	70,00000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89395	99,89803
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	99,98370	99,86560
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	100,00000	100,00000
Latam Airlines Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	100,00000	100,00000
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	Colombia	COP	99,19414	99,19061
TAM S.A.	Brasil	BRL	99,99938	99,99938

Las sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora.



## Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2019						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019	
	Activos	Activos	Activos	Pasivos	Pasivos	Pasivos	Ingresos	Ganancia
	totales	corrientes	no corrientes	totales	corrientes	no corrientes	Ordinarios	(pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	519.363	481.592	37.771	510.672	508.541	2.131	1.186.668	(1.739)
Lan Cargo S.A.	634.852	334.725	300.127	462.666	398.872	63.794	274.774	(4.157)
Lan Argentina S.A.	262.049	255.641	6.408	89.070	86.912	2.158	218.989	(133.408)
Transporte Aéreo S.A.	359.335	101.128	258.207	142.423	46.383	96.040	315.105	14.610
Latam Airlines Ecuador S.A.	99.019	95.187	3.832	97.198	86.810	10.388	229.797	(3.411)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	187.001	135.344	51.657	78.990	70.643	8.347	291.235	(3.009)
TAM S.A. (*)	5.036.864	2.580.665	2.456.199	3.497.559	2.556.280	941.279	5.013.293	185.720

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2018						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2018	
	Activos	Activos	Activos	Pasivos	Pasivos	Pasivos	Ingresos	Ganancia
	totales	corrientes	no corrientes	totales	corrientes	no corrientes	Ordinarios	(pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
	Re - expresado						Re - Expresado	
Latam Airlines Perú S.A.	419.325	379.490	39.835	409.221	406.159	3.062	871.860	2.732
Lan Cargo S.A.	513.367	243.499	269.868	336.715	292.399	44.316	190.997	(34.322)
Lan Argentina S.A.	243.230	235.919	7.311	239.234	236.786	2.448	154.878	(132.538)
Transporte Aéreo S.A.	331.496	72.597	258.899	129.233	28.277	100.956	231.221	(17.609)
Latam Airlines Ecuador S.A.	108.735	96.564	12.171	98.238	89.921	8.317	174.821	4.354
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	116.352	55.865	60.487	77.984	69.150	8.834	215.366	(6.396)
TAM S.A. (*)	4.420.546	2.007.830	2.412.716	3.256.017	1.832.796	1.423.221	3.434.453	358.616

(\*) Corresponde a información consolidada de TAM S.A. y Filiales

**(b) Participaciones no controladora**

Patrimonio	RUT	País	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de
			diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
			2019	2018	2019	2018
			%	%	MUS\$	MUS\$
						Re - expresado
Latam Airlines Perú S.A.	0-E	Perú	30,00000	30,00000	2.609	3.032
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	369	(101)
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	0,01630	0,13940	(6.276)	8.684
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	0,02890	0,02890	50	(472)
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	0,87000	1,00000	1	1
Americonsult S.A. y Filiales	0-E	México	0,20000	0,20000	(7)	1
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	0,20000	1,00000	2	11
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	0-E	Colombia	10,00000	10,00000	(755)	(462)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colombia	0,79880	0,79880	899	378
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	1.503	1.740
Multipius S.A. (*)	0-E	Brasil	0,00000	27,26000	-	67.096
Total					<u>(1.605)</u>	<u>79.908</u>

Resultado	RUT	País	Por los ejercicios terminados		Por los ejercicios terminados	
			al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de
			2019	2018	2019	2018
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	0-E	Perú	30,00000	30,00000	(1.065)	1.673
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	19	(406)
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	0,01630	0,13940	359	66
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	0,02890	0,02890	48	39
Americonsult S.A. y Filiales	0-E	México	0,20000	0,20000	(7)	2
Línea Aérea Carguera de Colombiana S.A.	0-E	Colombia	10,00000	10,00000	(293)	58
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colombia	0,79880	0,79880	(24)	87
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	420	717
Multipius S.A. (*)	0-E	Brasil	-	27,26000	<u>5.726</u>	<u>29.739</u>
Total					5.183	31.975

(\*) Ver Nota 1 letra (b)

**NOTA 15 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALIA**

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles (neto)		Clases de activos intangibles (bruto)	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	845.959	828.969	845.959	828.969
Loyalty program	263.806	274.420	263.806	274.420
Programas informáticos	220.993	156.038	656.699	529.009
Programas informáticos en desarrollo	99.193	151.853	99.193	151.853
Marcas (1)	17.959	29.361	51.326	53.391
Otros activos	331	431	1.315	1.325
<b>Total</b>	<b>1.448.241</b>	<b>1.441.072</b>	<b>1.918.298</b>	<b>1.838.967</b>

Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalía:

	Programas informáticos neto	Programas informáticos en desarrollo	Slots aeroportuarios (2)	Marcas y Loyalty Program (1)(2)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Saldos iniciales al 1 de enero de 2018	160.970	123.415	964.513	368.349	1.617.247
Adiciones	791	94.301	-	-	95.092
Retiros	(403)	(125)	-	-	(528)
Traspaso programas informáticos	59.771	(61.087)	-	-	(1.316)
Diferencia por conversión filiales	(10.231)	(4.651)	(135.544)	(53.522)	(203.948)
Amortización	(54.549)	-	-	(11.046)	(65.595)
Ajustes aplicación NIC 29, Hiperinflación Argentina	120	-	-	-	120
<b>Saldos al 31 de diciembre de 2018</b>	<b>156.469</b>	<b>151.853</b>	<b>828.969</b>	<b>303.781</b>	<b>1.441.072</b>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2019	156.469	151.853	828.969	303.781	1.441.072
Adiciones	278	91.371	47.587	-	139.236
Retiros	(270)	(1.123)	-	-	(1.393)
Traspaso programas informáticos	136.935	(140.102)	-	-	(3.167)
Diferencia por conversión filiales	(1.981)	(2.806)	(30.597)	(11.612)	(46.996)
Amortización	(70.107)	-	-	(10.404)	(80.511)
<b>Saldos al 31 de diciembre de 2019</b>	<b>221.324</b>	<b>99.193</b>	<b>845.959</b>	<b>281.765</b>	<b>1.448.241</b>

- (1) En el 2016, la Sociedad resolvió adoptar un nombre e identidad única, y anunció que la marca del grupo será LATAM, la cual unió a todas las compañías bajo una sola imagen.

La estimación de la nueva vida útil es de 5 años, equivalente al periodo necesario para finalizar el cambio de imagen.

- (2) Ver Nota 2.5

La amortización de cada periodo es reconocida en el estado de resultados consolidado en los gastos de administración. La amortización acumulada de los programas informáticos y marcas al 31 de diciembre de 2019, asciende a MUS\$ 470.057 (MUS\$ 397.895 al 31 de diciembre de 2018).

**NOTA 16 - PLUSVALIA**

La Plusvalía al 31 de diciembre de 2019, asciende a MUS\$ 2.209.576 (MUS\$ 2.294.072 al 31 de diciembre de 2018). El movimiento de la Plusvalía, separado por UGE, comprende lo siguiente:

Movimiento de la Plusvalía, separado por UGE:

	Transporte aéreo	Programa de coalición y fidelización Multiplus	Total
	MUS\$	MUS\$	
Saldo inicial al 1 de enero de 2018	2.146.692	525.858	2.672.550
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(300.203)	(76.922)	(377.125)
Ajuste aplicación NIC 29, Hiperinflación Argentina	335	-	335
Otros	(1.688)	-	(1.688)
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2018</b>	<b>1.845.136</b>	<b>448.936</b>	<b>2.294.072</b>
Saldo inicial al 1 de enero de 2019	1.845.136	448.936	2.294.072
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(67.133)	(17.363)	(84.496)
Traspaso por fusión Multiplus S.A. (ver nota 1)	431.573	(431.573)	-
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2019</b>	<b>2.209.576</b>	<b>-</b>	<b>2.209.576</b>

Al 31 de diciembre de 2019 la Sociedad mantiene solo la UGE "Transporte Aéreo", debido a la fusión de Multiplus S.A. en TAM Linhas Aereas (ver Nota 1), y los cambios en la estructura de administración.

La UGE "Transporte aéreo" considera el transporte de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Argentina, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa y Oceanía.

El importe recuperable de la UGE y segmentos de explotación se ha determinado en base a cálculos del valor de uso. Estos cálculos utilizan proyecciones de flujos de efectivo a 5 años después de impuestos a partir de los presupuestos financieros aprobados por la Administración. Los flujos de efectivo más allá del periodo presupuestado se extrapolan usando las tasas de crecimiento y volúmenes promedios estimados, que no superen las tasas medias de crecimiento a largo plazo.

Las proyecciones de flujo de efectivo estimadas por la Administración incluye juicios y supuestos significativos relacionadas con las tasas de volumen de crecimiento anual, tasa de descuento, inflación y el tipo de cambio, así como el precio del combustible. La tasa de crecimiento anual se basa en el desempeño pasado y las expectativas de la administración del desarrollo del mercado en cada uno de los países en los cuales opera. Las tasas de descuento utilizadas, para la UGE "Transporte aéreo", son en dólares estadounidenses, después de impuestos, y reflejan riesgos específicos relacionados con el país de cada una de las operaciones. Las tasas de inflación y tipos de cambio se basan en los datos disponibles de los países y la información proporcionada por el Banco Central de los diversos países donde opera, y el precio del combustible es determinado basado en niveles estimados de producción, el ambiente competitivo del mercado en el que operan y de su estrategia comercial.

Al 31 de diciembre de 2019, los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

		UGE Transporte aéreo
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	1,0 - 2,0
Tipo de cambio (1)	RS/US\$	4,0 - 4,9
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC - Weighted Average Cost of Capital)	%	7,50 - 8,50
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	79-80

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

El resultado de la prueba de deterioro, que incluye un análisis de sensibilidad de sus variables principales, arrojó que los valores recuperables calculados exceden al valor libro de los activos netos de la unidad generadora de efectivo, y por lo tanto no se detectó deterioro.

La UGE es sensible a las tasas de crecimiento anual, descuento y tipo de cambio. El análisis de sensibilidad incluyó el impacto individual de las variaciones de las estimaciones críticas al determinar los importes recuperables, a saber:

	Aumento WACC máxima	Disminución tasa de crecimiento terminal mínima
UGE Transporte aéreo	% 8,5	% 1,0

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de la unidad generadora de efectivo.

**NOTA 17 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS**

La composición por categorías de Propiedades, plantas y equipos, es la siguiente:

	Valor bruto		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
		Re -expresado		Re -expresado		Re -expresado
Construcciones en curso (1)	372.589	630.320	-	-	372.589	630.320
Terrenos	48.406	45.424	-	-	48.406	45.424
Edificios	133.488	179.907	(58.626)	(67.342)	74.862	112.565
Plantas y equipos	13.993.044	13.333.837	(4.630.001)	(4.361.337)	9.363.043	8.972.500
Aeronaves propias	13.268.562	12.595.223	(4.421.211)	(4.096.975)	8.847.351	8.498.248
Otros (2)	724.482	738.614	(208.790)	(264.362)	515.692	474.252
Maquinarias	33.658	34.253	(28.441)	(27.659)	5.217	6.594
Equipamientos de tecnologías de la información	161.992	160.936	(141.216)	(138.372)	20.776	22.564
Instalaciones fijas y accesorios	171.469	182.629	(111.635)	(111.620)	59.834	71.009
Equipos de transporte	67.060	69.653	(60.327)	(60.531)	6.733	9.122
Mejoras de bienes arrendados	234.249	211.322	(135.789)	(128.055)	98.460	83.267
Activos por derechos de uso	5.693.553	4.987.953	(2.823.855)	(2.439.509)	2.869.698	2.548.444
Aeronaves	5.438.404	4.761.529	(2.669.864)	(2.305.195)	2.768.540	2.456.334
Otros	255.149	226.424	(153.991)	(134.314)	101.158	92.110
<b>Total</b>	<b>20.909.508</b>	<b>19.836.234</b>	<b>(7.989.890)</b>	<b>(7.334.425)</b>	<b>12.919.618</b>	<b>12.501.809</b>

- (1) Al 31 de diciembre de 2019, incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves por MUS\$ 348.148 (MUS\$ 612.236 al 31 de diciembre de 2018).
- (2) Considera principalmente, rotables y herramientas.

## (a) Movimientos de las distintas categorías de Propiedades, plantas y equipos:

	Construcciones en curso	Terrenos	Edificios neto	Plantas y equipos neto	Equipamientos de tecnologías de la información neto	Instalaciones fijas y accesorios neto	Vehículos de motor neto	Mejoras de bienes arrendados neto	Activos por derecho de uso neto	Propiedades, plantas y equipos neto
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2018										
Re -expresado	556.822	49.780	124.548	9.138.591	30.156	80.777	436	84.225	2.865.317	12.930.652
Adiciones	7.927	-	-	635.367	4.995	64	24	20.410	326.298	995.085
Desapropiaciones	-	(8)	(1.412)	(4.747)	(30)	(74)	(14)	-	-	(6.285)
Retiros	(80)	-	(19)	(63.774)	(92)	(27)	-	(4)	-	(63.996)
Gastos por depreciación	-	-	(6.219)	(705.577)	(11.677)	(12.538)	(146)	(27.766)	(391.138)	(1.155.061)
Diferencia por conversión filiales	(714)	(4.348)	(4.244)	(94.488)	(1.819)	(8.499)	(28)	(2.351)	(13.751)	(130.242)
Otros incrementos (disminuciones)	65.992	-	(89)	78.341	732	10.195	273	8.753	(238.282)	(74.085)
Ajustes aplicación NIC 29, Hiperinflación Argentina	373	-	-	3.869	299	1.111	89	-	-	5.741
Total cambios	73.498	(4.356)	(11.983)	(151.009)	(7.592)	(9.768)	198	(958)	(316.873)	(428.843)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2018										
Re -expresado	630.320	45.424	112.565	8.987.582	22.564	71.009	634	83.267	2.548.444	12.501.809
Saldos iniciales al 1 de enero de 2019										
Re -expresado	630.320	45.424	112.565	8.987.582	22.564	71.009	634	83.267	2.548.444	12.501.809
Adiciones	21.884	7.950	-	1.694.640	6.580	26	73	34.988	753.164	2.519.305
Desapropiaciones	-	(28)	(47)	(23.945)	(13)	(75)	(11)	-	-	(24.119)
Retiros	(20)	-	-	(64.838)	(85)	(77)	-	(362)	-	(65.382)
Gastos por depreciación	-	-	(5.768)	(776.225)	(8.574)	(11.945)	(94)	(19.001)	(400.384)	(1.221.991)
Diferencia por conversión filiales	(1.340)	(1.103)	(914)	(24.615)	(234)	(2.007)	(125)	(432)	(4.561)	(35.331)
Otros incrementos (disminuciones)	(278.255)	(3.837)	(30.974)	(418.083)	538	2.903	-	-	(26.965)	(754.673)
Total cambios	(257.731)	2.982	(37.703)	386.934	(1.788)	(11.175)	(157)	15.193	321.254	417.809
Saldos finales al 31 de diciembre de 2019	372.589	48.406	74.862	9.374.516	20.776	59.834	477	98.460	2.869.698	12.919.618

## (b) Composición de la flota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluidas Plantas y equipos		Aeronaves incluidas Activos por derecho de uso		Total flota	
		Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 30 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
Boeing 767	300ER	28	33	2	2	30	35
Boeing 767	300F	11 (1)	9 (1)	1	1	12 (1)	10 (1)
Boeing 777	300ER	4	4		6	10	10
Boeing 777	200ER	-	-	-	2	-	2
Boeing 787	800	6	6	4	4	10	10
Boeing 787	900	6	4	10	10	16	14
Airbus A319	100	37	37	9	9	46	46
Airbus A320	200	96 (2)	97 (2)	46	34	142 (2)	131 (2)
Airbus A320	NEO	7	1	6	3	13	4
Airbus A321	200	30	30	19	19	49	49
Airbus A350	900	2	5	7 (3)	4 (3)	9 (3)	9
Total		227	226	110	94	337	320

(1) Una aeronave arrendada a Aerotransportes Mas de Carga S.A. de C.V.

(2) Tres aeronaves arrendadas a Salam Air y dos a Sundair

(3) Cuatro aeronaves arrendadas a Qatar Airways, las cuales se encuentran en activos por derecho de uso

## (c) Método utilizado para la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

	Método de depreciación	Vida útil (años)	
		mínima	máxima
Edificios	Lineal sin valor residual	20	50
Plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	5	30
Equipamientos de tecnologías de la información	Lineal sin valor residual	5	10
Instalaciones fijas y accesorios	Lineal sin valor residual	10	10
Vehículos de motor	Lineal sin valor residual	10	10
Mejoras de bienes arrendados	Lineal sin valor residual	5	8
Activos por derecho de uso	Lineal sin valor residual	1	25

(\*) Excepto en el caso de las flotas Boeing 767 300ER y Boeing 767 300F que consideran un valor residual menor debido a la extensión de su vida útil a 22 y 30 años respectivamente. Adicionalmente, ciertos componentes técnicos se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

Las aeronaves con cláusula de remarketing (\*\*) bajo la modalidad de arrendamiento financiero, se deprecian de acuerdo a la duración de sus contratos, entre 12 y 18 años. Sus valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de dichos contratos.

(\*\*) Aeronaves con cláusula de remarketing son aquellas que tienen obligación de venta al final del contrato.

En el año 2019, el cargo a resultados por concepto de depreciación del ejercicio, que se incluye en el estado de resultados consolidado, asciende a MUS\$ 1.221.991 y a MUS\$ 1.155.061 para el año 2018; la depreciación de activos por derecho de uso, incorporado en estos montos corresponde a

MUS\$ 400.384 y MUS\$ 391.138, respectivamente. Este cargo se reconoce en los rubros de costo de venta y gastos de administración del estado de resultados consolidado.

## (d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:

## (i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Agente de la garantía (1)	Nombre empresa acreedora	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2019		Al 31 de diciembre de 2018	
				Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$	Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$
Wilmington Trust Company	MUFG	Aviones y motores	Airbus A319	74.713	256.937	96.057	234.329
			Airbus A320	70.644	256.651	98.903	220.390
			Boeing 767	61.728	196.244	82.793	206.868
			Boeing 787	120.938	127.283	144.312	133.388
			Airbus A321	353.774	452.107	389.080	477.778
			Boeing 787	332.131	374.998	365.375	398.510
Wilmington Trust Company	Aviones y motores	Airbus A350	180.320	192.620	198.301	204.860	
		Boeing 787	143.475	191.804	162.378	204.961	
Citibank N.A.	Aviones y motores	Airbus A320	-	-	172.474	275.511	
		Airbus A321	-	-	25.661	41.957	
Banco Santander S.A.	US Bank	Aviones y motores	Airbus A319	-	-	9.693	19.113
			Airbus A319	-	-	17.009	26.407
BNP Paribas	BNP Paribas	Aviones y motores	Airbus A319	-	-	11.154	31.865
			Airbus A319	-	-	17.009	26.407
Credit Agricole	Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A319	-	-	11.154	31.865
			Airbus A320	85.986	95.148	134.328	132.301
Wells Fargo	US Bank	Aviones y motores	Airbus A321 / A350	83.281	67.882	22.439	24.939
			Boeing 767	10.404	35.226	21.830	43.568
			Boeing 787	74.023	36.594	74.023	42.228
			Airbus A320	-	-	196.540	285.877
Bank Of Utah	BNP Paribas	Aviones y motores (2)	Airbus A320 / A350	296.441	378.462	502.006	630.065
			Boeing 787	217.500	259.934	-	-
Natixis	Investec	Aviones y motores (2)	Airbus A320 / A350	44.088	-	54.014	-
			Airbus A321	282.927	384.224	324.524	410.771
Citibank N.A.	Citibank N.A.	Aviones y motores	Airbus A320	-	-	78.049	132.296
			Airbus A321	-	-	28.938	70.333
UMB Bank	MUFG	Aviones y motores	Airbus A320	106.250	149.607	-	-
			Airbus A320	216.411	310.311	-	-
MUFG Bank	MUFG Bank	Aviones y motores	Airbus A320	216.411	310.311	-	-
PK AirFinance US, Inc.	PK AirFinance US, Inc.	Aviones y motores	Airbus A320	-	-	37.615	52.435
Banco BBVA	Banco BBVA	Terrenos y Edificios (3)	-	-	50.785	64.500	
Total garantías directas				2.755.034	3.766.032	3.298.281	4.365.250

(1) Para los créditos sindicados, dadas las características propias del mismo, el agente de la garantía es el representante de los acreedores.

(2) Al 31 de diciembre de 2019 tres aeronaves A350, se encuentran clasificados en el rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta

(3) Corresponde a una deuda clasificada en ítem préstamos a exportadores (ver Nota 19).

Los montos de la deuda vigente son presentados a su valor nominal. El valor libro corresponde a los bienes otorgados como garantía.

Adicionalmente, existen garantías indirectas asociadas a activos registrados en Propiedades, plantas y equipos cuya deuda total al 31 de diciembre de 2019, asciende a MUS\$ 1.762.611 (MUS\$ 1.633.504 al 31 de diciembre de 2018). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2019, asciende a un monto de MUS\$ 3.866.237 (MUS\$ 3.258.950 al 31 de diciembre de 2018).

Al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
GE Capital Aviation Services Limited	Lan Cargo S.A.	Una carta de crédito	1.100	30-nov-20
Avolon Aerospace AOE 62 Limited	Latam Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	2.167	30-sep-20
Bank of Utah	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	2.000	24-mar-20
GE Capital Aviation Services Ltd.	Latam Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	14.327	20-ene-20
ORIX Aviation Systems Limited	Latam Airlines Group S.A.	Seis cartas de crédito	10.034	26-sep-20
Sky High XXIV Leasing Company	Latam Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	6.831	05-ago-20
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	3.852	15-mar-20
Shapphire Leasing (AOE) Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	7.500	19-oct-20
Wells Fargo Bank	Latam Airlines Group S.A.	Nueve cartas de crédito	15.160	13-mar-20
Banc Of America	Latam Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.044	07-jul-20
Macquaire Aircraft Leasing Services	Latam Airlines Group S.A.	Cinco cartas de crédito	2.582	01-ago-20
TC Skyward Aviation US Inc	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	13.100	06-oct-20
RB Comercial Properties 49				
Emprendimientos Inmobiliarios LTDA	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	35.974	29-abr-20
			<u>115.671</u>	

## ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	261.792	192.606
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)(**)	7.390.000	14.400.000

(\*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

(\*\*) Los compromisos vigentes no consideran 10 aeronaves Airbus de la familia A350, incluidos en el contrato de venta con Delta Air Lines, Inc.

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

Fabricante	Año de entrega					Total
	2020	2021	2022	2023	2024-2026	
Airbus S.A.S.(*)	3	10	11	9	11	44
Familia A320-NEO	3	10	11	9	9	42
Familia A350	-	-	-	-	2	2
The Boeing Company	2	2	-	2	-	6
787-9	2	2	-	2	-	6
Total	<u>5</u>	<u>12</u>	<u>11</u>	<u>11</u>	<u>11</u>	<u>50</u>

(\*) Durante el tercer trimestre del 2019 la compañía firmó un contrato de venta con Delta Air Lines, Inc. por 14 aeronaves Airbus de la familia A350, 10 se encontraban dentro de los compromisos vigentes de compra de aeronaves y 4 que ya se encontraban en propiedades, plantas y equipos fueron clasificados como activos mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2019.

Al 31 de diciembre de 2019, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 42 aeronaves Airbus de la familia A320 con entregas entre el 2020 y 2024 y 2 aeronaves Airbus de la familia A350 con fechas de entrega para el 2026. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 5.640.000.

Al 31 de diciembre de 2019, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 6 aeronaves Boeing 787 Dreamliner con fechas de entrega entre los años 2020 y 2023. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 1.750.000.

## (iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	Por los periodos terminados al 31 de diciembre de	
		2019	2018
Costos por intereses capitalizados	MUS\$	1.444	13.007
		4,72	4,64

## NOTA 18 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

En el periodo terminado al 31 de diciembre de 2019, se procedió a calcular y contabilizar la provisión de impuesto a la renta de dicho periodo, aplicando el sistema de tributación parcialmente integrado y una tasa del 27%, en base a lo dispuesto por la Ley N° 20.780, Reforma Tributaria, publicada en el Diario Oficial de la República de Chile con fecha 29 de septiembre de 2014.

El resultado neto por impuesto diferido corresponde a la variación del año, de los activos y pasivos por impuestos diferidos generados por diferencias temporarias y pérdidas tributarias.

Por las diferencias permanentes que dan origen a un valor contable de los activos y pasivos distintos de su valor tributario, no se ha registrado impuesto diferido ya que ellas son causadas por transacciones que están registradas en los estados financieros y que no tendrán efectos en el gasto tributario por impuesto a la renta.



## (a) Impuestos corrientes

## (a.1) La composición de los activos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total activos	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	10.968	48.480	-	-	10.968	48.480
Otros créditos por recuperar	18.353	20.654	-	757	18.353	21.411
<b>Total activos por impuestos corrientes</b>	<b>29.321</b>	<b>69.134</b>	<b>-</b>	<b>757</b>	<b>29.321</b>	<b>69.891</b>

## (a.2) La composición de los pasivos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisión de impuesto a la renta	11.925	3.738	-	-	11.925	3.738
<b>Total pasivos por impuestos corrientes</b>	<b>11.925</b>	<b>3.738</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11.925</b>	<b>3.738</b>

## (b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
		Re-expresado		Re-expresado
Propiedades Plantas y Equipos	186.311	150.831	1.700.215	1.733.327
Activos por derecho de uso	42.011	202	(91.470)	(85.550)
Amortizaciones	(903)	(983)	52.233	55.880
Provisiones	(139.346)	(38.303)	(182.913)	(75.631)
Revaluaciones de instrumentos financieros	422	445	(9.857)	458
Pérdidas fiscales	155.539	170.980	(1.200.729)	(1.198.170)
Intangibles	-	-	349.082	351.238
Otros	(8.451)	(9.643)	242	5.019
<b>Total</b>	<b>235.583</b>	<b>273.529</b>	<b>616.803</b>	<b>786.571</b>

El saldo de activos y pasivos por impuestos diferidos se compone principalmente por diferencias temporarias a reversar en el largo plazo.

## Movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos:

## (a) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2018 Re-expresado

	Saldo inicial Activo (pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaria	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.568.764)	(19.735)	-	6.003	(1.582.496)
Activos por derecho de uso	75.849	9.903	-	-	85.752
Amortizaciones	(54.820)	(3.735)	-	1.692	(56.863)
Provisiones	(10.461)	92.804	1.566	(46.581)	37.328
Revaluaciones de instrumentos financieros	3.750	(2.326)	(269)	(1.168)	(13)
Pérdidas fiscales	1.479.560	(98.154)	-	(12.256)	1.369.150
Intangibles	(406.536)	20.000	-	35.298	(351.238)
Otros	(28.405)	5.439	-	8.304	(14.662)
<b>Total</b>	<b>(509.827)</b>	<b>4.196</b>	<b>1.297</b>	<b>(8.708)</b>	<b>(513.042)</b>

## (b) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2019

	Saldo inicial Activo (pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaria	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.582.496)	67.237	-	1.355	(1.513.904)
Activos por derecho de uso	85.752	47.729	-	-	133.481
Amortizaciones	(56.863)	3.345	-	382	(53.136)
Provisiones	37.328	13.881	2.873	(10.515)	43.567
Revaluaciones de instrumentos financieros	(13)	10.142	414	(264)	10.279
Pérdidas fiscales	1.369.150	(10.116)	-	(2.766)	1.356.268
Intangibles	(351.238)	(11.718)	-	13.874	(349.082)
Otros	(14.662)	5.844	-	125	(8.693)
<b>Total</b>	<b>(513.042)</b>	<b>126.344</b>	<b>3.287</b>	<b>2.191</b>	<b>(381.220)</b>

## Activos por impuestos diferidos no reconocidos:

	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Pérdidas fiscales	110.933	137.761
<b>Total activos por impuestos diferidos no reconocidos</b>	<b>110.933</b>	<b>137.761</b>

77

Los activos por impuestos diferidos por resultados tributarios negativos, se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal en el futuro. Por lo anterior, al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MUS\$ 110.933 (MUS\$ 137.761 al 31 de diciembre de 2018) con respecto a unas pérdidas de MUS\$ 338.679 (MUS\$ 447.150 al 31 de diciembre de 2018).

Gastos (ingresos) por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Gasto por impuestos corrientes a las ganancias		
Gasto por impuestos corrientes	72.999	77.713
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	(352)	362
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	<u>72.647</u>	<u>78.075</u>
Gasto por impuestos diferidos a las ganancias		
Gasto diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	(126.344)	(4.196)
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	<u>(126.344)</u>	<u>(4.196)</u>
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(53.697)</u>	<u>73.879</u>

Composición del gasto (ingreso) por impuesto a las ganancias:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Gasto por impuestos corrientes, neto, extranjero	76.806	65.850
Gasto por impuestos corrientes, neto, nacional	(4.159)	12.225
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	<u>72.647</u>	<u>78.075</u>
Gasto por impuestos diferidos, neto, extranjero	37.294	58.271
Gasto por impuestos diferidos, neto, nacional	(163.638)	(62.467)
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	<u>(126.344)</u>	<u>(4.196)</u>
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(53.697)</u>	<u>73.879</u>

78

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (27% al 31 de diciembre de 2019 y 2018).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018	2019	2018
	MUS\$	MUS\$	%	%
	Re - expresado		Re - expresado	
Gasto por impuestos utilizando la tasa legal	38.318	112.230	27,00	27,00
Efecto impositivo por cambio de tasa legal	-	5.587	-	1,34
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	20.082	15.905	14,15	3,83
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	(13.125)	(3.076)	(9,25)	(0,74)
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	66.257	61.295	46,69	14,75
Efecto impositivo de la no utilización de pérdidas fiscales	-	46.492	-	11,18
Otros incrementos (disminuciones) en cargo por impuestos legales	(165.229)	(164.554)	(116,43)	(39,59)
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	<u>(92.015)</u>	<u>(38.351)</u>	<u>(64,84)</u>	<u>(9,23)</u>
Gasto por impuestos utilizando la tasa efectiva	<u>(53.697)</u>	<u>73.879</u>	<u>(37,84)</u>	<u>17,77</u>

Otros incrementos (disminuciones) en cargo por impuestos legales por US\$ 165,2 millones (US\$164,6 millones al 31 de diciembre de 2018) incluye principalmente el efecto de la disminución del pasivo por impuestos diferidos por US\$145,9 millones (US\$ 172,9 al 31 de diciembre de 2018) que se produce al término anticipado del financiamiento de aeronaves que se encontraban en leasing con compañías relacionadas fuera de Chile; y otros ajustes por diferencias permanentes en las otras sociedades del grupo por US\$ 19,3 millones (US\$8,3 al 31 de diciembre de 2018).

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	3.287	1.297

79

**NOTA 19 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS**

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$ Re - expresado
<b>Corriente</b>		
(a) Préstamos que devengan intereses	1.421.261	1.397.156
(b) Pasivos por arrendamiento	414.027	363.497
(c) Derivados de cobertura	50.372	25.921
(d) Derivados de no cobertura	-	7.712
<b>Total corriente</b>	<u>1.885.660</u>	<u>1.794.286</u>
<b>No corriente</b>		
(a) Préstamos que devengan intereses	5.772.266	5.864.570
(b) Pasivos por arrendamiento	2.758.130	2.494.552
(c) Derivados de cobertura	22	340
<b>Total no corriente</b>	<u>8.530.418</u>	<u>8.359.462</u>

80

**(a) Préstamos que devengan intereses**

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$
<b>Corriente</b>		
Préstamos a exportadores	341.475	400.721
Préstamos bancarios	16.534	37.743
Obligaciones garantizadas (4)	237.951	324.976
Otras obligaciones garantizadas	97.730	97.143
<b>Subtotal préstamos bancarios</b>	<u>693.690</u>	<u>860.583</u>
Obligaciones con el público	32.061	14.643
Arrendamientos financieros (4)	594.249	425.100
Otros préstamos	101.261	96.830
<b>Total corriente</b>	<u>1.421.261</u>	<u>1.397.156</u>
<b>No corriente</b>		
Préstamos bancarios	200.721	184.998
Obligaciones garantizadas (4)	1.919.376	2.209.045
Otras obligaciones garantizadas	482.702	576.309
<b>Subtotal préstamos bancarios</b>	<u>2.602.799</u>	<u>2.970.352</u>
Obligaciones con el público (1)(2)(3)	2.032.873	1.538.436
Arrendamientos financieros (4)	1.136.594	1.199.754
Otros préstamos	-	156.028
<b>Total no corriente</b>	<u>5.772.266</u>	<u>5.864.570</u>
<b>Total obligaciones con instituciones financieras</b>	<u>7.193.527</u>	<u>7.261.726</u>

(1) Con fecha 11 de febrero de 2019, LATAM Finance Limited, una sociedad constituida en las Islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A., emitió en el mercado internacional, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, bonos no garantizados de largo plazo denominado LATAM 2026, por un monto nominal de US\$ 600.000.000 a una tasa de interés de 7,00% anual. Los bonos fueron colocados a un precio de emisión 99,309% con respecto a su valor par. Los bonos tienen pago de intereses semestral y amortización de todo el capital al vencimiento y fecha de madurez el 1 de marzo 2026. Tal como fue informado al mercado, la emisión y colocación tuvo por objeto financiar fines corporativos generales.

(2) Con fecha 6 de junio de 2019, LATAM Airlines Group S.A. emitió en el mercado local (Bolsa de Comercio de Santiago) bonos no garantizados de largo plazo denominados Serie E (BLATM-E), que corresponden a la primera serie de bonos con cargo a la línea inscrita en el Registro de Comisión para el Mercado Financiero ("CMF") bajo el número N° 921 con fecha 26 de noviembre de 2018 por un total de UF 9.000.000.

El monto total emitido fue de UF 5.000.000, a una tasa cupón de 3,60% anual con pagos semestrales de intereses y vencimiento el 15 de abril de 2029. La tasa de colocación fue de 2,73%, equivalentes a un monto de MUSS 215.093.

Los fondos provenientes de la colocación se destinaron en un 50% al refinanciamiento de pasivos, un 30% para el financiamiento de inversiones y un 20% para fines corporativos generales.

(3) Con fecha 11 de julio de 2019, LATAM Finance Limited, una sociedad constituida en las Islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A., emitió una re-apertura del bono LATAM 2026, emitido el 11 de febrero de 2019, por US\$ 200.000.000. Esta re-apertura tuvo una tasa de colocación de 5,979%.

De forma simultánea, con fecha 11 de julio de 2019, LATAM Airlines Group S.A. anunció una oferta para la recompra de hasta US\$300 millones del bono unsecured LATAM 2020, el cual fue emitido el 9 de junio de 2015 por un monto de US\$500 millones a una tasa cupón de 7,25% y con vencimiento en junio de 2020. El precio de recompra de la oferta fue de 103,8 centavos por dólar de monto nominal por los bonos ofrecidos hasta el 24 de julio de 2019, posterior a esta fecha y hasta el 7 de agosto de 2019, el precio de recompra ofertado se reducía a 100,8 centavos por dólar. Al vencimiento de la oferta, se rescataron en total US\$238.412.000 de los bonos, de los cuales US\$238.162.000 llegaron en o previo al 24 de julio de 2019 y US\$250.000 posterior a dicha fecha. Los ingresos obtenidos de la re-apertura del bono LATAM 2026 se utilizaron para pagar una porción de la oferta pública del bono LATAM 2020. El remanente de la oferta pública fue pagado en efectivo.

Con fecha 17 de diciembre de 2019, LATAM Airlines Group S.A. finalizó la recompra del remanente (US\$262 millones) del bono unsecured LATAM2020, con lo cual, sumado a la recompra del 11 de julio de 2019, finalizan todo el saldo del bono. La recompra se llevo a cabo a través del mecanismo de recompra denominado "Make-Whole", que es un derecho del emisor del bono a recomprar todo el saldo pendiente de deuda en base a un precio que se calcula usando los bonos del tesoro del gobierno de Estados Unidos con vencimiento cercano al del bono y sumando un spread. El precio de recompra fue de 102.45 centavos por dólar de monto nominal de los bonos.

(4) En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad vendió su participación en 8 establecimientos permanentes. Producto de lo anterior se modificó la clasificación de los pasivos financieros asociados a 41 aeronaves de obligaciones garantizadas pasaron a ser arrendamientos financieros.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUSS	MUSS
Tipo de moneda		
Peso chileno (U.F.)	611.542	500.398
Dólar estadounidense	6.581.985	6.761.328
Total	<u>7.193.527</u>	<u>7.261.726</u>

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2019  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable			
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
<b>Préstamos a exportadores</b>																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	24.000	75.000	-	-	-	99.000	24.910	75.000	-	-	-	99.910	Al Vencimiento	3,29	3,29
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	150.000	50.000	-	-	-	200.000	150.257	50.283	-	-	-	200.540	Al Vencimiento	2,93	2,93
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.016	-	-	-	-	12.016	Al Vencimiento	3,25	3,25
76.100.458-1	BLADEX	Chile	US\$	-	29.000	-	-	-	29.000	-	29.009	-	-	-	29.009	Al Vencimiento	2,82	2,82
<b>Préstamos bancarios</b>																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	5.205	10.410	-	-	-	15.615	5.192	10.369	-	-	-	15.561	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	-	-	137.860	-	-	137.860	255	-	137.860	-	-	138.115	Trimestral	3,62	4,61
76.362.099-9	BTG PACTUAL CHILE	Chile	UF	-	-	62.769	-	-	62.769	113	-	62.172	-	-	62.285	Al Vencimiento	3,10	3,10
<b>Obligaciones con el público</b>																		
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	-	164.485	-	353.547	518.032	-	2.642	164.398	-	366.656	533.696	Al Vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	-	-	700.000	800.000	1.500.000	18.640	10.779	-	698.256	803.563	1.531.238	Al Vencimiento	7,16	6,94
<b>Obligaciones garantizadas</b>																		
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	8.115	36.282	93.788	100.622	275.134	513.941	10.058	36.855	91.224	99.297	273.038	510.472	Trimestral / Semestral	3,81	3,81
0-E	WILMINGTON TRUST	E.E.U.U.	US\$	22.090	66.710	183.332	196.452	397.639	866.223	27.229	66.710	178.784	194.741	395.983	863.447	Trimestral	4,45	4,45
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	4.805	14.608	40.414	42.626	41.022	143.475	5.461	14.608	36.178	40.932	40.310	137.489	Trimestral	3,76	2,68
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	10.675	32.708	84.674	78.123	76.726	282.906	11.410	32.708	83.072	77.195	75.928	280.313	Trimestral	3,82	3,82
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	1.538	8.976	22.977	10.596	-	44.087	1.867	9.112	22.597	10.565	-	44.141	Semestral	6,35	6,35
0-E	MUFG	E.E.U.U.	US\$	2.973	18.593	53.816	57.993	189.285	322.660	3.182	18.593	53.367	57.694	188.471	321.307	Trimestral	3,43	3,43
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	80	78	-	-	-	158	80	78	-	-	-	158	Trimestral	-	-
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	-	253.692	-	-	253.692	2.370	-	252.747	-	-	255.117	Al Vencimiento	3,74	3,74
0-E	MUFG	E.E.U.U.	US\$	23.669	71.432	188.440	44.482	-	328.023	23.929	71.431	185.938	44.017	-	325.315	Trimestral	3,54	3,54
<b>Arrendamientos financieros</b>																		
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	3.875	7.931	-	-	-	11.806	3.952	7.931	-	-	-	11.883	Trimestral	5,71	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	4.831	14.723	6.537	-	-	26.091	4.943	14.723	6.537	-	-	26.203	Trimestral	3,15	2,52
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	17.972	52.790	113.746	16.399	-	200.907	18.633	52.790	112.712	16.368	-	200.503	Trimestral	3,39	2,80
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	1.901	1.926	-	-	-	3.827	1.918	1.926	-	-	-	3.844	Trimestral	5,65	5,03
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	8.523	23.197	25.182	20.717	10.110	87.729	9.042	23.197	24.675	20.424	9.975	87.313	Trimestral	3,85	3,72
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	32.321	97.956	248.086	199.037	14.284	591.684	34.868	97.956	233.822	195.209	14.138	575.993	Trimestral	2,67	1,98
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.690	17.255	46.472	3.134	-	72.551	5.959	17.255	45.805	3.128	-	72.147	Trimestral	3,00	2,46
0-E	RRPF ENGINE	Inglaterra	US\$	864	2.348	7.441	8.075	915	19.643	908	2.348	7.441	8.075	915	19.687	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	1.483	4.509	12.474	7.242	-	25.708	1.632	4.509	12.162	7.212	-	25.515	Trimestral	3,33	2,73
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	3.010	9.148	25.278	13.904	-	51.340	3.191	9.148	24.661	13.849	-	50.849	Trimestral	3,33	2,73
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	702	2.173	2.279	-	-	5.154	723	2.173	2.279	-	-	5.175	Trimestral	4,41	4,41
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	1.760	3.568	-	-	-	5.328	1.769	3.568	-	-	-	5.337	Trimestral	3,55	3,55
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	1.977	5.687	-	-	-	7.664	1.992	5.687	-	-	-	7.679	Mensual	3,31	3,31
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	15.862	48.132	132.441	135.200	17.492	349.127	17.610	48.132	119.881	130.865	17.188	333.676	Trimestral	4,01	2,82
0-E	PK AIRFINANCE	E.E.U.U.	US\$	2.487	7.729	17.871	-	-	28.087	2.530	7.729	17.871	-	-	28.130	Mensual	3,45	3,45
<b>Otros préstamos</b>																		
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	24.595	76.431	-	-	-	101.026	24.830	76.431	-	-	-	101.261	Trimestral	6,00	6,00
<b>Total</b>				<b>393.003</b>	<b>789.300</b>	<b>1.924.054</b>	<b>1.634.602</b>	<b>2.176.154</b>	<b>6.917.113</b>	<b>431.469</b>	<b>803.680</b>	<b>1.876.183</b>	<b>1.617.827</b>	<b>2.186.165</b>	<b>6.915.324</b>			

(\*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá, a través de la sociedad Guanay Finance Limited.

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2019  
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable			
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
<b>Préstamos bancarios</b>																		
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	148	452	689	-	-	1.289	153	452	689	-	-	1.294	Mensual	6,01	6,01
<b>Arrendamientos financieros</b>																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	3.243	6.906	76.107	-	-	86.256	3.723	6.906	76.107	-	-	86.736	Trimestral / Semestral	6,29	6,29
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	757	2.317	3.206	-	-	6.280	777	2.317	3.206	-	-	6.300	Trimestral	4,32	4,32
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	9.855	160.076	-	-	-	169.931	10.409	159.876	-	-	-	170.285	Trimestral	5,39	5,39
0-E	GA Telessis LLC	E.E.U.U.	US\$	306	1.100	2.385	2.694	7.010	13.495	399	1.100	2.385	2.694	7.010	13.588	Mensual	14,72	14,72
Total				14.309	170.851	82.387	2.694	7.010	277.251	15.461	170.651	82.387	2.694	7.010	278.203			
Total consolidado				407.312	960.151	2.006.441	1.637.296	2.183.164	7.194.364	446.930	974.331	1.958.570	1.620.521	2.193.175	7.193.527			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2018  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable			
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
<b>Préstamos a exportadores</b>																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	38.000	75.000	-	-	-	113.000	38.432	75.623	-	-	-	114.055	Al vencimiento	3,36	3,36
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	50.785	-	-	-	50.785	-	50.930	-	-	-	50.930	Al vencimiento	3,31	3,31
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	23.000	-	-	-	-	23.000	23.025	-	-	-	-	23.025	Al vencimiento	3,90	3,90
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	200.000	-	-	-	-	200.000	200.698	-	-	-	-	200.698	Al vencimiento	3,64	3,64
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.013	-	-	-	-	12.013	Al vencimiento	3,14	3,14
<b>Préstamos bancarios</b>																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	5.461	16.385	16.385	-	-	38.231	5.480	16.385	16.232	-	-	38.097	Trimestral	3,35	3,35
0-E	BLADEX	E.E.U.U.	US\$	-	15.000	-	-	-	15.000	-	14.964	-	-	-	14.964	Semestral	6,74	6,74
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	102.521	-	-	102.521	223	-	102.521	-	-	102.744	Trimestral	5,60	5,60
76.362.099-9	BTG PACTUAL CHILE	Chile	UF	-	-	-	65.862	-	65.862	118	-	-	64.957	-	65.075	Al vencimiento	3,10	3,10
<b>Obligaciones con el público</b>																		
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	-	500.000	-	700.000	1.200.000	13.057	-	495.617	-	697.869	1.206.543	Al vencimiento	7,44	7,03
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	-	-	172.591	172.591	345.182	1.586	-	-	172.420	172.530	346.536	Al vencimiento	5,50	5,50
<b>Obligaciones garantizadas</b>																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	658	1.986	5.384	2.052	-	10.080	715	1.986	5.384	2.052	-	10.137	Trimestral	3,23	3,23
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	10.553	43.430	114.247	117.556	225.912	511.698	13.334	44.191	110.977	115.747	224.093	508.342	Trimestral	4,55	4,55
0-E	WILMINGTON TRUST	E.E.U.U.	US\$	20.689	65.846	178.818	237.334	450.071	952.758	26.365	65.846	173.617	235.058	447.686	948.572	Trimestral	4,47	4,47
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	10.776	32.790	90.991	72.189	269.365	62.619	11.923	32.790	86.130	70.048	61.203	262.094	Trimestral	3,82	2,93
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	15.506	47.050	129.462	135.489	84.177	411.684	17.433	47.050	114.729	129.547	82.137	390.896	Trimestral	4,00	2,82
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	10.247	31.350	88.688	77.693	116.546	324.524	11.250	31.350	86.883	76.760	115.285	321.528	Trimestral	4,69	4,69
0-E	PK AIRFINANCE	E.E.U.U.	US\$	2.319	7.208	24.944	3.144	-	37.615	2.387	7.208	24.944	3.144	-	37.683	Mensual	4,15	4,14
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	1.454	8.472	21.667	22.421	-	54.014	1.879	8.661	21.154	22.309	-	54.003	Semestral	7,17	7,17
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	194	414	158	-	-	766	194	414	158	-	-	766	Trimestral	-	-
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	-	253.692	-	-	253.692	2.646	-	252.207	-	-	254.853	Al vencimiento	4,11	4,11
0-E	DVB BANK SE	Alemania	US\$	23.417	70.626	191.207	117.084	19.731	422.065	23.871	70.626	188.231	116.185	19.686	418.599	Trimestral	4,42	4,42
<b>Arrendamientos financieros</b>																		
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	3.687	11.338	11.806	-	-	26.831	3.923	11.338	11.657	-	-	26.918	Trimestral	5,70	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	13.171	24.577	18.655	-	-	56.403	13.187	24.331	18.655	-	-	56.173	Trimestral	3,66	3,31
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	13.209	40.365	77.587	40.997	-	172.158	13.998	40.365	75.830	40.801	-	170.994	Trimestral	4,40	3,80
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	5.486	13.094	3.827	-	-	22.407	5.641	13.094	3.743	-	-	22.478	Trimestral	5,64	5,02
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	7.926	29.494	22.147	-	-	59.567	8.320	29.493	21.891	-	-	59.704	Trimestral	3,90	3,58
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	31.673	95.981	263.239	230.417	98.028	719.338	34.816	95.981	245.615	224.395	96.589	697.396	Trimestral	2,77	2,09
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.576	16.895	46.386	26.165	-	95.022	6.000	16.895	45.346	26.063	-	94.304	Trimestral	3,68	3,14
0-E	RRPF ENGINE	Inglaterra	US\$	552	2.531	7.142	7.752	5.035	23.012	552	2.531	7.142	7.752	5.035	23.012	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	1.444	4.393	12.146	12.808	753	31.544	1.658	4.393	11.726	12.713	752	31.242	Trimestral	3,93	3,33
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	2.933	8.916	24.635	25.937	768	63.189	3.199	8.916	23.798	25.751	767	62.431	Trimestral	4,06	3,46
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	10.056	7.951	5.154	-	-	23.161	10.135	7.952	5.154	-	-	23.241	Trimestral	4,28	4,12
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	1.699	5.188	5.328	-	-	12.215	1.723	5.188	5.328	-	-	12.239	Trimestral	4,20	4,19
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	1.915	5.838	7.664	-	-	15.417	1.954	5.838	7.664	-	-	15.456	Mensual	4,19	4,19
<b>Otros préstamos</b>																		
0-E	BOEING	E.E.U.U.	US\$	-	-	55.727	-	-	55.727	-	1.229	55.727	-	-	56.956	Al vencimiento	4,01	4,01
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	23.167	72.018	101.026	-	-	196.211	23.583	72.018	100.301	-	-	195.902	Trimestral	6,00	6,00
<b>Total</b>				<b>496.768</b>	<b>804.921</b>	<b>2.380.633</b>	<b>1.367.491</b>	<b>1.936.231</b>	<b>6.986.044</b>	<b>535.318</b>	<b>807.586</b>	<b>2.318.361</b>	<b>1.345.702</b>	<b>1.923.632</b>	<b>6.930.599</b>			

(\*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá, a través de la sociedad Guany Finance Limited.

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2018  
 Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %		
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años				Más de cinco años	Total Valor contable
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$				
Préstamos bancarios																		
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	138	426	1.233	54	-	1.851	147	426	1.233	54	-	1.860	Mensual	6,01	6,01
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	3.043	6.490	44.525	41.731	-	95.789	3.656	6.490	44.525	41.731	-	96.402	Trimestral/Semestral	6,87	6,87
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	728	2.219	6.280	-	-	9.227	756	2.219	6.280	-	-	9.255	Trimestral	4,81	4,81
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	9.422	28.872	169.930	-	-	208.224	10.212	28.871	169.730	-	-	208.813	Trimestral	5,88	5,82
0-E	GA Telessis LLC	E.E.U.U.	US\$	299	908	2.496	2.623	6.876	13.202	568	908	3.823	2.623	6.876	14.798	Trimestral	15,62	15,62
Total				13.630	38.915	224.464	44.408	6.876	328.293	15.339	38.914	225.591	44.408	6.876	331.128			
Total consolidado				510.398	843.836	2.605.097	1.411.899	1.943.107	7.314.337	550.657	846.500	2.543.952	1.390.110	1.930.508	7.261.727			



86

**(b) Pasivos por Arrendamientos:**

El movimiento de los pasivos por arrendamiento correspondiente al periodo informado es el siguiente:

	Aeronaves	Otros	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2018			
Re -expresado	3.037.585	109.387	3.146.972
Nuevos contratos	283.620	36.191	319.811
Renegociaciones	(240.047)	1.397	(238.650)
Pagos	(526.071)	(30.316)	(556.387)
Intereses devengados	174.327	8.623	182.950
Diferencias de cambio	-	(5.667)	(5.667)
Otros variaciones	8.395	625	9.020
Total cambios	(299.776)	10.853	(288.923)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2018			
Re -expresado	2.737.809	120.240	2.858.049
Saldos iniciales al 1 de Enero de 2019			
Re -expresado	2.737.809	120.240	2.858.049
Nuevos contratos	719.525	23.878	743.403
Renegociaciones	(41.535)	12.208	(29.327)
Pagos	(539.549)	(37.391)	(576.940)
Intereses devengados	165.981	11.968	177.949
Diferencias de cambio	-	1.614	1.614
Diferencia por conversión filiales	-	(467)	(467)
Otros variaciones	-	(2.124)	(2.124)
Total cambios	304.422	9.686	314.108
Saldos finales al 31 de diciembre de 2019	3.042.231	129.926	3.172.157

La Sociedad reconoce los pagos por intereses relacionados con los pasivos por arrendamiento en el resultado consolidado en el rubro de Costos financieros (Ver Nota 27(d)).

**(c) Derivados de cobertura**

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Intereses devengados desde la última fecha de pago de Swap tasas de interés	1.723	2.321	-	340	1.723	2.661
Valor justo de derivados de tasa de interés	302	335	22	-	324	335
Valor justo de derivados de combustible	-	15.678	-	-	-	15.678
Valor justo de derivados de moneda extranjera	48.347	7.587	-	-	48.347	7.587
Total derivados de cobertura	50.372	25.921	22	340	50.394	26.261

87

**(d) Derivados de no cobertura**

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de no cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Derivado de moneda extranjera no registrado como cobertura	-	7.712	-	-	-	7.712
Total derivados de no cobertura	-	7.712	-	-	-	7.712

Los derivados de moneda extranjera corresponden a opciones, forwards y swap.

**Operaciones de cobertura**

Los valores justos de activos/ (pasivos) netos, por tipo de derivado, de los contratos registrados bajo la metodología de cobertura, se presentan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Cross currency swap (CCS) (1)	(22.662)	15.099
Swaps de tasas de interés (2)	2.618	(2.194)
Opciones de combustible (3)	48.542	(15.811)
Opciones de moneda RS/US\$ (4)	(41)	-

- (1) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los cambios en la tasa de interés LIBOR de 3 meses y el tipo de cambio US\$/UF, de créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja y de valor razonable.
- (2) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés LIBOR de 3 meses para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves y créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (3) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (4) Cubren la exposición al riesgo cambiario de los flujos de caja operacionales, provocada principalmente, por la fluctuación del tipo de cambio CLP/US\$, RS/US\$, US\$/EUR y US\$/GBP. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

88

Durante los periodos presentados, la Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja y de valor razonable (en el caso de los CCS). En el caso de las coberturas de combustible, los flujos de caja sujetos de dichas coberturas ocurrirán e impactarán resultados en los próximos 12 meses desde la fecha de estado de situación financiera consolidado, mientras que en el caso de las coberturas de tasas de interés, éstas ocurrirán e impactarán resultados a lo largo de la vida de los préstamos asociados, hasta su madurez. En el caso de las coberturas de moneda a través de un CCS, hay un grupo de relaciones de cobertura, en el que se generan dos tipos de coberturas contables, una de flujo de caja por el componente US\$/UF; y otra de valor razonable, por el componente de tasa flotante US\$. El otro grupo de relaciones de cobertura, solo se genera cobertura contable de flujo de caja por el componente US\$/UF.

Todas las operaciones de cobertura han sido realizadas para transacciones altamente probables.

Dado que ninguna de las coberturas resultó en el reconocimiento de un activo no financiero, ninguna porción del resultado de los derivados reconocido en el patrimonio neto fue transferido al valor inicial de ese tipo de activos.

Los montos reconocidos en resultados integrales y transferidos desde patrimonio neto a resultados durante el periodo, son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Abono (cargo) reconocido en resultados integrales durante el ejercicio	66.856	(27.797)
Abono (cargo) transferido desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio	(30.074)	39.915

#### NOTA 20 - CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

La composición de las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar es la siguiente:

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de 2019	diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.671.304	1.279.976
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	551.570	394.327
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	<u>2.222.874</u>	<u>1.674.303</u>

89

#### (a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de 2019	diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Acreedores comerciales	1.408.690	1.048.033
Otras cuentas por pagar	262.614	231.943
Total	<u>1.671.304</u>	<u>1.279.976</u>

A continuación, se presenta apertura por concepto de los Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de 2019	diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Combustible	476.320	304.426
Tasas de embarque	234.070	210.621
Proveedores compras técnicas	145.973	75.402
Handling y ground handling	114.163	84.213
Otros gastos del personal	93.490	92.047
Asesorías y servicios profesionales	87.825	83.182
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	81.459	82.181
Compañías Aéreas	79.958	59.524
Publicidad	60.850	60.303
Servicio a bordo	59.647	44.434
Arriendos, mantenciones y servicios IT	59.011	55.427
Cumplimiento de metas	30.635	21.943
Mantenimiento	42.202	8.244
Tripulación	22.921	21.265
Servicios terrestres	18.166	26.014
Flota JOL	3.997	-
Seguros de aviación	3.050	11.943
Otros	57.567	38.807
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.671.304</u>	<u>1.279.976</u>

#### (b) Pasivos devengados:

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de 2019	diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Mantenión aeronaves y motores	292.793	170.731
Gastos de personal devengados	118.199	116.242
Cuentas por pagar al personal (*)	91.153	81.222
Otros pasivos devengados (**)	49.425	26.132
Total pasivos devengados	<u>551.570</u>	<u>394.327</u>

(\*) Participación en utilidades y bonos (Nota 23 letra b)

(\*\*) Ver Nota 22.

## NOTA 21 - OTRAS PROVISIONES

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisiones por contingencias (1)						
Contingencias tributarias	2.033	2.982	164.190	197.038	166.223	200.020
Contingencias civiles	2.202	1.207	66.605	59.834	68.807	61.041
Contingencias laborales	971	605	26.505	23.244	27.476	23.849
Otros	-	-	19.886	13.976	19.886	13.976
Provisiones Investigación Comisión Europea (2)	-	-	9.217	9.403	9.217	9.403
Total otras provisiones (3)	5.206	4.794	286.403	303.495	291.609	308.289

## (1) Provisiones por contingencias:

Las contingencias tributarias, corresponden a litigios y criterios tributarios relacionados con el tratamiento tributario aplicable a impuestos directos e indirectos, los cuales se encuentran tanto en etapa administrativa como judicial.

Las contingencias civiles, corresponden a diferentes demandas de orden civil interpuestas en contra de la Sociedad.

Las contingencias laborales corresponden a diferentes demandas de orden laboral interpuestas en contra de la Sociedad.

La dotación de provisiones se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

- (2) Provisión constituida por los procesos que son llevados a cabo por la Comisión Europea, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.
- (3) El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018, incluye el valor justo correspondiente a aquellas contingencias provenientes de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales, con probabilidad de pérdida inferior al 50%, que no se contabilizan en el curso normal de la aplicación de la normativa NIIF y que sólo, en el contexto de una combinación de negocios, deben ser contabilizadas de acuerdo a NIIF 3.

## Movimiento de provisiones:

	Contingencias (1)	Investigación Comisión Europea (2)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2018	367.493	9.883	377.376
Incremento en provisiones	106.870	-	106.870
Provisión utilizada	(59.032)	-	(59.032)
Diferencia por conversión filiales	(48.330)	-	(48.330)
Reverso de provisiones	(66.965)	-	(66.965)
Diferencia de cambio	(1.150)	(480)	(1.630)
Saldos al 31 de diciembre de 2018	298.886	9.403	308.289
Saldos iniciales al 1 de enero de 2019	298.886	9.403	308.289
Incremento en provisiones	134.847	-	134.847
Provisión utilizada	(82.212)	-	(82.212)
Diferencia por conversión filiales	(10.764)	-	(10.764)
Reverso de provisiones	(58.063)	-	(58.063)
Diferencia de cambio	(302)	(186)	(488)
Saldos al 31 de diciembre de 2019	282.392	9.217	291.609

- (1) Saldos acumulados incluyen depósito judicial entregado en garantía, con respecto al “Fundo Aeroviario” (FA), por MMUS\$ 88, realizado con el fin de suspender la aplicación del crédito fiscal. La Compañía está discutiendo en el Tribunal la constitucionalidad del requerimiento realizado por FA en una demanda legal. Inicialmente fue cubierto por los efectos de una medida cautelar, esto significa que la Compañía no estaría obligada a cobrar el impuesto, mientras no exista una decisión judicial al respecto. Sin embargo, la decisión tomada por el juez en primera instancia fue publicada de manera desfavorable, revocando la medida cautelar. Como la demanda legal aún está en marcha (TAM apeló de esta primera decisión), la Compañía necesitaba hacer el depósito judicial, para la suspensión de la exigibilidad del crédito fiscal; depósito que se clasificó en este rubro descontando de la provisión existente para tal efecto. Por último, si la decisión final es favorable a la Compañía, el depósito realizado volverá a TAM. Por otro lado, si el tribunal confirma la primera decisión, dicho depósito se convertirá en un pago definitivo a favor del Gobierno de Brasil. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2019 se encuentra descrita en la Nota 31 en el N° Rol de la causa 2001.51.01.012530-0.

## (2) Provisión por Investigación Comisión Europea

Provisión constituida con ocasión del proceso iniciado en diciembre de 2007 por la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea en contra de más de 25 líneas aéreas cargueras, entre las cuales se encuentra Lan Cargo S.A., y que forma parte de la investigación global iniciada en el año 2006 por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea, la que fuera llevada a cabo en forma conjunta por las autoridades Europeas y de los Estados Unidos de Norteamérica.

Respecto a Europa, la Dirección General de Competencia impuso multas por un total de € 799.445.000 (setecientos noventa y nueve millones cuatrocientos cuarenta y cinco mil Euros) por infracciones a la normativa de la Unión Europea sobre libre competencia en contra de once (11) aerolíneas, entre las cuales se encuentran LATAM Airlines Group S.A. y su filial Lan Cargo S.A.. Por su parte, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A., en forma

solidaria, han sido multadas por la cantidad de € 8.220.000 (ocho millones doscientos veinte mil Euros), por dichas infracciones, cantidad que se encontraba provisionada en los estados financieros de LATAM. Con fecha 24 de enero de 2011, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A. apelaron de la decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea volvió a adoptar su decisión original de imponer a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa de 8,2 millones de Euros. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2019 se encuentra descrita en la Nota 31 en el punto (ii) juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

#### NOTA 22 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingresos diferidos (1)(2)	2.689.083	2.330.058	851.383	644.702	3.540.466	2.974.760
Impuesto a las ventas	2.556	12.726	-	-	2.556	12.726
Retenciones	43.916	34.434	-	-	43.916	34.434
Otros impuestos	7.555	7.700	-	-	7.555	7.700
Dividendos por pagar	57.129	54.580	-	-	57.129	54.580
Otros pasivos varios	34.982	15.248	-	-	34.982	15.248
<b>Total otros pasivos no financieros</b>	<b>2.835.221</b>	<b>2.454.746</b>	<b>851.383</b>	<b>644.702</b>	<b>3.686.604</b>	<b>3.099.448</b>

#### Movimiento Ingresos diferidos

	Ingresos diferidos					Ajustes aplicación NIC 29		
	Saldo inicial	(1)		Fidelización (acreditación y canje)	Caducidad pasajes	Hiperinflación Argentina	Otras provisiones	Saldo final
		Reconocimiento	Uso					
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	2.849.266	7.690.972	(8.230.750)	944.246	(284.730)	927	4.829	2.974.760
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2019	2.974.760	8.264.970	(7.703.011)	124.548	(156.435)	2.232	33.402	3.540.466

- (1) El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados al 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018; y programas como: LATAM Pass, LATAM Fidelidade y Multiplus:

LATAM Pass es el programa de pasajero frecuente creado por LAN para premiar la preferencia y lealtad de sus clientes con múltiples beneficios y privilegios, a través de la acumulación de millas que pueden ser canjeados por pasajes para volar gratis o por una variada gama de productos y servicios. Los clientes acumulan millas LATAM Pass cada vez

que vuelan en LAN, TAM, en las compañías miembros de oneworld® y en otras aerolíneas asociadas al programa, como también al comprar en los comercios o utilizar los servicios de una vasta red de empresas que tienen convenio con el programa alrededor del mundo.

Por su parte, TAM, pensando en las personas que viajan constantemente, creó el programa LATAM Fidelidade, de manera de mejorar la atención y entregar reconocimiento a quienes eligen la compañía. A través del programa, los clientes acumulan puntos en una amplia variedad de programas de fidelidad en una cuenta única y pueden canjearlos en todos los destinos de TAM y de las compañías aéreas asociadas, y más aún, participar de la Red Multiplus Fidelidade.

Multiplus es una coalición de programas de fidelización, con el objetivo de operar actividades de acumulación y canje de puntos. Este programa tiene una red integrada por empresas asociadas, incluyendo hoteles, instituciones financieras, empresas de retail, supermercados, arriendos de vehículos y revistas, entre muchos otros partners de distintos segmentos.

Posterior a la fusión de Multiplus S.A. descrita en el ámbito de consolidación Nota1, los programas Latam Fidelidade y el Programa de coalición y fidelización Multiplus pasan a formar parte del Programa Latam Pass Brasil.

Durante el 2018 la Sociedad firmó una renovación del acuerdo con Banco Santander-Chile, el cual extiende su alianza en Chile para continuar desarrollando beneficios de viajes a sus respectivos clientes durante los próximos 7 años, y durante el 2019 firmó una renovación del acuerdo con Banco Crédito del Perú.

Con fecha 26 de septiembre de 2019, la Sociedad firmó un acuerdo marco con Delta Air Lines, Inc., en el cual esta última se comprometió a pagar MUS\$ 350.000 por compensación de costos e ingresos que la Sociedad deba incurrir o dejar de percibir, respectivamente, durante el periodo de transición hasta la implementación de la alianza estratégica, MUS\$ 150.000 fueron recibidos en septiembre 2019.

Durante diciembre de 2019, la Sociedad vendió sus derechos a recibir los pagos futuros de la transición comprometida. Los pagos consistían en MUS\$ 200.000 pagaderos en 8 cuotas trimestrales de MUS\$ 25.000 a partir del 2 de enero de 2020. El 13 de diciembre de 2019, la Sociedad recibió MUS\$ 194.068 por dicha venta.

La cuenta por cobrar fue dada de baja y el interés de MUS\$ 5.932 fue reconocido en el ítem Costos Financieros del Estado de Resultados Consolidado.

- (2) Al 31 de diciembre de 2019, los Ingresos diferidos incluyen MUS\$ 315.225 correspondiente al saldo por devengar de la compensación comprometida por Delta Air Lines, Inc., el cual será reconocido en resultados, en función de la estimación de diferenciales de ingresos, hasta la implementación de la alianza estratégica. Durante el ejercicio, la Sociedad ha reconocido MUS\$ 4.435 por este concepto.

Adicionalmente, la Sociedad mantiene un saldo de MUS\$ 30.340 en el rubro Cuentas por pagar comerciales del Estado de situación Financiera, correspondiente a la compensación de los costos a incurrir.

**NOTA 23 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS**

	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Prestaciones por jubilación	64.824	56.126
Prestaciones por renunciaciones	9.722	8.802
Otras prestaciones	19.024	17.437
<b>Total provisiones por beneficios a los empleados</b>	<b>93.570</b>	<b>82.365</b>

**(a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renunciaciones y otras prestaciones:**

	Saldo inicial	Aumento/ (disminución) provisión servicios corrientes	Beneficios pagados	(Ganancia)/ Pérdida Actuarial	Aumento/ (disminución) ajuste de conversión	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	101.087	(7.384)	(6.018)	5.819	(11.139)	82.365
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2019	82.365	11.242	(4.390)	10.636	(6.283)	93.570

Los principales supuestos empleados en el cálculo, para la provisión en Chile se presentan a continuación:

Supuestos	Por los periodos terminados al 31 de diciembre de 2019	2018
Tasa de descuento	3,13%	4,27%
Tasa esperada de incremento salarial	4,50%	4,50%
Tasa de rotación	6,04%	6,60%
Tasa de mortalidad	RV-2014	RV-2014
Tasa de inflación	2,8%	2,7%
Edad de jubilación mujeres	60	60
Edad de jubilación hombres	65	65

La tasa de descuento corresponde a la tasa de los Bonos del Banco Central de Chile BCP a 20 años plazo. Las tablas de mortalidad RV-2014, corresponden a las establecidas por la Comisión para el Mercado Financiero de Chile y para la determinación de las tasas de inflación se ha usado las curvas de rendimiento de mercado de papeles del Banco Central de Chile de los BCU y BCP de largo plazo a la fecha de alcance.

El cálculo del valor presente de la obligación por beneficios definidos es sensible a la variación de algunos supuestos actuariales como tasa de descuento, incremento salarial, rotación e inflación.

A continuación, se presenta el análisis de sensibilidad para dichas variables:

	Efecto en el pasivo	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Tasa de descuento		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(7.257)	(6.538)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	5.365	4.918
Tasa de Crecimiento Salarial		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	4.989	4.750
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(7.159)	(6.547)

**(b) Provisión por beneficio, corto plazo:**

	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Participación en utilidades y bonos (*)	91.153	81.222

**(\*) Cuentas por pagar al personal (Nota 20 letra b)**

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

**(c) Los gastos de personal se detallan a continuación:**

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Sueldos y salarios	1.478.804	1.481.357
Beneficios a corto plazo a los empleados	147.576	132.394
Beneficios por terminación	54.256	54.007
Otros gastos de personal	114.126	152.211
<b>Total</b>	<b>1.794.762</b>	<b>1.819.969</b>

**NOTA 24 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES**

	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	412.710	513.544
Flota (JOL)	190.225	-
Provisión vacaciones y gratificaciones	15.868	15.357
Otros pasivos varios	307	376
<b>Total cuentas por pagar, no corrientes</b>	<b>619.110</b>	<b>529.277</b>

## NOTA 25 - PATRIMONIO

## (a) Capital

El objetivo de la Sociedad es mantener un nivel adecuado de capitalización, que le permita asegurar el acceso a los mercados financieros para el desarrollo de sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a sus accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El capital pagado de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2019, es la cantidad de MUS\$ 3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones (MUS\$ 3.146.265 (\*) dividido en 606.407.693 acciones al 31 de diciembre de 2018), de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. No hay series especiales de acciones, ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de sociedades anónimas y su Reglamento.

(\*) Incluye deducción de costos de emisión por MUS\$ 3.299 y ajuste por colocación de 10.282 acciones por MUS\$ 156, aprobados en la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad de 27 de abril de 2017.

## (b) Acciones autorizadas y pagadas

Con fecha 18 de agosto de 2016 la Sociedad celebró una junta extraordinaria de accionistas en la que se aprobó aumentar el capital mediante la emisión de 61.316.424 acciones de pago, todas ordinarias, sin valor nominal. Al 31 de diciembre de 2016 se habían colocado 60.849.592 acciones con cargo a dicho aumento, de acuerdo al siguiente desglose: (a) 30.499.685 acciones suscritas y pagadas al término del período de opción de suscripción preferente, que venció el 23 de diciembre de 2016, recaudándose el equivalente a US\$ 304.996.850; y (b) 30.349.907 acciones adicionales suscritas el 28 de diciembre de 2016, recaudándose el equivalente a US\$ 303.499.070. En razón de esta última colocación descrita, al 31 de diciembre de 2019 el número de acciones suscritas y pagadas de la Sociedad alcanzó 606.407.693. Con fecha 18 de agosto de 2019, se produjo la reducción de pleno derecho del capital luego de expirado el plazo legal de tres años para suscribir el saldo de 466.832 acciones pendientes de colocación de este aumento de capital. En consecuencia, al 31 de diciembre de 2019 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 606.874.525 acciones suscritas y pagadas, todas de una misma y única serie, nominativas, ordinarias y sin valor nominal. La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones autorizadas y totalmente pagadas descritas anteriormente:

Movimiento acciones autorizadas:			
Nro. de acciones	Saldo inicial	Acciones expiradas destinadas a planes de compensación y otros	Saldo final
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	608.374.525	(1.500.000) (*)	606.874.525
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	606.874.525	(466.832)	606.407.693

(\*) Con fecha 11 de junio de 2018, expiró el plazo de suscripción y pago de 1.500.000 acciones destinadas a crear e implementar planes de compensación para trabajadores de la Sociedad.

## Movimiento acciones totalmente pagadas:

	Nro. de acciones	Valor movimiento de acciones (1) MUS\$	Costo emisión y colocación de acciones (2) MUS\$	Capital Pagado MUS\$
Acciones pagadas al 1 de enero de 2018	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
No existen movimientos de acciones pagadas durante el periodo 2018	-	-	-	-
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2018	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
Acciones pagadas al 1 de enero de 2019	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
No existen movimientos de acciones pagadas durante el periodo 2019	-	-	-	-
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2019	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265

(1) Los montos informados corresponden sólo a los originados por el pago de las acciones suscritas.

(2) Disminución del capital por la capitalización de las reservas por Costos emisión y colocación de acciones de acuerdo a lo establecido en las correspondientes Juntas Extraordinarias de Accionistas, en las que dichas disminuciones fueron autorizadas.

## (c) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad no mantiene acciones propias en cartera, el remanente de MUS\$ (178) corresponde a la diferencia entre el valor pagado por las acciones y el valor libro de éstas, considerado al momento de la disminución de pleno derecho de las acciones que mantenía en cartera.

## (d) Reserva de pagos basados en acciones

## Movimiento de Reserva de pagos basados en acciones:

Periodos	Saldo inicial	Plan de opciones sobre acciones	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	39.481	(1.607)	37.874
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	37.874	(1.585)	36.289

Estas reservas dicen relación con los "Pagos basados en acciones", explicados en Nota 34.

98

## (e) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

Periodos	Saldo inicial	Transacciones con minoritarios	Reservas legales	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	2.639.780	-	(864)	2.638.916
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	2.638.916	(184.135)	(2.312)	2.452.469

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

Periodos	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)	2.665.692	2.665.692
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2)	2.620	2.620
Transacciones con minoritarios (3)	(210.048)	(25.913)
Otras	(5.795)	(3.483)
<b>Total</b>	<b>2.452.469</b>	<b>2.638.916</b>

- Corresponde a la diferencia entre el valor de las acciones de TAM S.A., adquiridas por Sister Holdco S.A. (en virtud de las Suscripciones) y por Holdco II S.A. (en virtud de la Oferta de Canje), que consta en el acta de declaración de materialización de la fusión por absorción, y el valor justo de las acciones intercambiadas de LATAM Airlines Group S.A. al 22 de junio de 2012.
- Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Comisión para el Mercado Financiero en el año 1979, en la Circular N° 1529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distributable y sólo puede ser capitalizada.
- El saldo al 31 de diciembre de 2019, corresponde a la pérdida generada por: Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A. en la adquisición de acciones de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. por MUS\$ (3.480) y MUS\$ (20), respectivamente; la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolíneas Brasileiras S.A. por MUS\$ (885), la adquisición de Inversiones Lan S.A. de la participación minoritaria en Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A. por un monto de MUS\$ (2) y la adquisición de participación minoritaria de Aerolane S.A. por Lan Pax Group S.A. por un monto de MUS\$ (21.526) a través de Holdco Ecuador S.A., la pérdida por la adquisición de la participación minoritaria de Multiplus S.A. por MUS\$ (184.135)(ver Nota 1).

99

## (f) Reservas con efecto en otros resultados integrales

Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

Periodos	Reservas por diferencias de cambio por conversión	Reservas de cobertura de flujo de caja	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2018	(2.131.591)	18.140	(10.926)	(2.124.377)
Aumento (disminución) por aplicación de nuevas normas contables	205.877	-	-	205.877
Saldo inicial Re - expresado	<u>(1.925.714)</u>	<u>18.140</u>	<u>(10.926)</u>	<u>(1.918.500)</u>
Ganancia (Pérdida) valoración derivados	-	(26.899)	-	(26.899)
Impuesto diferido	-	(574)	-	(574)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	(5.818)	(5.818)
Impuesto Diferido IAS Actuarialespor Beneficios a los empleados	-	-	1.566	1.566
Diferencia por conversión filiales	(730.930)	-	-	(730.930)
Saldo finales al 31 de diciembre de 2018 Re - expresado	<u>(2.656.644)</u>	<u>(9.333)</u>	<u>(15.178)</u>	<u>(2.681.155)</u>
Saldo inicial al 1 de enero de 2019	(2.656.644)	(9.333)	(15.178)	(2.681.155)
Ganancia (Pérdida) valoración derivados	-	65.880	-	65.880
Impuesto diferido	-	345	-	345
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	(10.635)	(10.635)
Impuesto Diferido IAS Actuarialespor Beneficios a los empleados	-	-	2.873	2.873
Diferencia por conversión filiales	(233.643)	-	-	(233.643)
Saldo finales al 31 de diciembre de 2019	<u>(2.890.287)</u>	<u>56.892</u>	<u>(22.940)</u>	<u>(2.856.335)</u>

## (f.1) Reservas por diferencias de cambio por conversión

Se originan por las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende o dispone la inversión (todo o parte), y se produce pérdida de control, estas reservas se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta o disposición. Si la venta no conlleva pérdida de control, estas reservas son transferidas a los intereses minoritarios.

## (f.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valorización a valor justo al cierre de cada período, de los contratos de derivados vigentes que se han definido como de cobertura. En la medida que los mencionados contratos van venciendo, estas reservas deben ajustarse reconociendo los resultados correspondientes.

## (f.3) Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos

Se originan por incrementos o disminuciones en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos, debido a cambios en las suposiciones actuariales y ajustes por experiencia, este último originado por diferencias entre los supuestos iniciales y los sucesos efectivamente ocurridos en el plan.

100

## (g) Ganancias acumuladas

Movimiento de las Ganancias acumuladas:

Periodos	Saldo inicial	Aumento (disminución) por aplicación de nuevas normas (1)	Resultado del periodo	Dividendos	Otros aumentos (disminuciones) (2)	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018						
Re - expresado	475.118	(516.130)	309.811	(54.580)	4.752	218.971
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	218.971	-	190.430	(57.129)	-	352.272

(1) Ajuste adopción NIIF 9 y NIIF 15 MUS\$ (9.548) y NIIF 16 MUS\$ (506.582) (Ver Nota 2).

(2) Efecto variación resultado acumulado, por aplicación NIC 29, hiperinflación Argentina:

Rubros	MUS\$
Propiedades, plantas y equipos	4.573
Activos intangibles distintos de la plusvalía	69
Plusvalía	335
Ingresos diferidos	(377)
Otros activos no monetarios	152
Total Ajuste resultados acumulados	<u>4.752</u>

## (h) Dividendos por acción

Descripción de dividendo	Dividendo mínimo obligatorio año 2019	Dividendo definitivos año 2018
Fecha del dividendo	31-12-2019	31-12-2018
Importe de dividendo (MUS\$)	57.129	54.580
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	606.407.693	606.407.693
Dividendo por acción (US\$)	0,0942	0,0900

101

## NOTA 26 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Pasajeros	9.005.629	8.708.988
Carga	<u>1.064.434</u>	<u>1.186.468</u>
Total	<u>10.070.063</u>	<u>9.895.456</u>

## NOTA 27 - COSTOS Y GASTOS POR NATURALEZA

## (a) Costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación y administración se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
		Re - Expresado
Combustible	2.929.008	2.983.028
Otros arriendos y tasas aeronáuticas (*)	1.275.859	1.206.881
Mantenimiento	444.611	366.627
Comisiones	221.884	222.506
Servicios a pasajeros	261.330	280.279
Otros costos de operaciones	1.291.895	1.229.311
Total	<u>6.424.587</u>	<u>6.288.632</u>

(\*) Se incluyen dentro de este monto gastos por arrendamiento (ver Nota 2.21).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Pagos por arrendamientos de activos de bajo valor	31.982	27.929
Total	<u>31.982</u>	<u>27.929</u>



102

**(b) Depreciación y amortización**

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Re - Expresado
	2019	2018	
	MUS\$	MUS\$	
Depreciación (*)	1.389.465	1.307.032	
Amortización	80.511	65.596	
<b>Total</b>	<b>1.469.976</b>	<b>1.372.628</b>	

(\*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las Propiedades, plantas y equipos (Ver Nota 17(a)) y del mantenimiento de las aeronaves reconocidas como activos por derecho de uso. El monto por costo de mantenimiento incluido en la línea de depreciación al 31 de diciembre de 2019 es MUS\$ 445.680 y de MUS\$ 366.393 para mismo período 2018.

**(c) Gastos de personal**

Los gastos por este concepto se encuentran revelados en la Nota 23 provisiones por beneficios a los empleados.

**(d) Costos financieros**

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Re - Expresado
	2019	2018	
	MUS\$	MUS\$	
Intereses préstamos bancarios	325.650	283.786	
Arrendamientos financieros	61.980	62.202	
Pasivos por arrendamientos	181.814	182.868	
Otros instrumentos financieros	20.490	10.281	
<b>Total</b>	<b>589.934</b>	<b>539.137</b>	

La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta Nota más los gastos de personal revelados en la Nota 23, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.

103

**NOTA 28 - OTROS INGRESOS, POR FUNCION**

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Programa de coalición y fidelización Multiplus (*)	36.172	126.443
Tours	96.997	108.448
Arriendo de aviones	102.704	78.056
Aduanas y almacenaje	29.353	26.667
Duty free	543	3.555
Mantenimiento	10.471	16.569
Otros ingresos varios	84.624	113.020
<b>Total</b>	<b>360.864</b>	<b>472.758</b>

(\*) Ver Nota 22.

**NOTA 29 - MONEDA EXTRANJERA Y DIFERENCIAS DE CAMBIO**

La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, además tiene filiales cuya moneda funcional es diferente al dólar estadounidense, como son el peso chileno, peso argentino, peso colombiano, real brasileño y guaraní.

La moneda funcional se define como la moneda del entorno económico principal en el que opera una entidad y en cada entidad todas las otras monedas se definen como moneda extranjera.

Considerando lo anterior, los saldos por moneda señalados en la presente Nota, corresponden a la sumatoria del concepto moneda extranjera de cada una de las entidades que componen LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

104

## (a) Moneda extranjera

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

	Al 31 de diciembre 2019	Al 31 de diciembre 2018
	MUS\$	MUS\$
<u>Activos corrientes</u>		
Efectivo y equivalentes al efectivo	242.624	606.673
Peso argentino	10.974	4.236
Real brasileño	9.407	34.360
Peso chileno	50.421	415.399
Peso colombiano	5.971	2.732
Euro	21.927	20.339
Dólar estadounidense	77.933	51.382
Otras monedas	65.991	78.225
Otros activos financieros, corriente	47.328	57.132
Peso argentino	7	11
Real brasileño	17.395	25.829
Peso chileno	26.008	25.904
Peso colombiano	138	139
Dólar estadounidense	2.795	4.923
Otras monedas	985	326
Otros activos no financieros, corrientes	81.521	106.952
Peso argentino	11.263	13.077
Real brasileño	20.553	37.794
Peso chileno	24.451	30.916
Peso colombiano	61	434
Euro	2.878	3.935
Dólar estadounidense	5.140	8.949
Otras monedas	17.175	11.847

105

	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
<u>Activos corrientes</u>		
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	501.006	518.006
Peso argentino	22.809	54.053
Real brasileño	1.457	6.037
Peso chileno	125.342	112.133
Peso colombiano	545	5.065
Euro	32.711	49.044
Dólar estadounidense	257.421	2.938
Otras monedas	60.721	288.736
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	537	593
Peso chileno	42	200
Dólar estadounidense	495	393
Activos por impuestos corrientes	19.506	20.774
Peso argentino	1.560	812
Real brasileño	1.006	1.106
Peso chileno	1.111	4.860
Peso colombiano	54	5
Euro	264	-
Dólar estadounidense	-	429
Sol peruano	13.707	13.306
Otras monedas	1.804	256
Total activos corrientes	892.522	1.310.130
Peso argentino	46.613	72.189
Real brasileño	49.818	105.126
Peso chileno	227.375	589.412
Peso colombiano	6.769	8.375
Euro	57.780	73.318
Dólar estadounidense	343.784	69.014
Otras monedas	160.383	392.696
<u>Activos no corrientes</u>		
Otros activos financieros, no corrientes	10.243	21.850
Real brasileño	4.441	4.941
Peso chileno	65	68
Peso colombiano	296	145
Euro	1.525	7.438
Dólar estadounidense	2.169	7.441
Otras monedas	1.747	1.817
Otros activos no financieros, no corriente	29.166	31.126
Peso argentino	54	86
Real brasileño	7.891	7.465
Dólar estadounidense	3	3
Otras monedas	21.218	23.572

106

Activos no corrientes	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.722	5.378
Peso chileno	4.722	5.378
Activos por impuestos diferidos	3.339	2.102
Peso colombiano	487	78
Dólar estadounidense	856	29
Otras monedas	1.996	1.995
Total activos no corrientes	47.470	60.456
Peso argentino	54	86
Real brasileño	12.332	12.406
Peso chileno	4.787	5.446
Peso colombiano	783	223
Euro	1.525	7.438
Dólar estadounidense	3.028	7.473
Otras monedas	24.961	27.384

107

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los pasivos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

Pasivos corrientes	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	69.623	63.920	210.627	107.815
Peso argentino	1	3	2	-
Real brasileño	128	261	118	-
Peso chileno	42.625	41.694	15.229	68.901
Euro	145	704	339	-
Dólar estadounidense	26.676	16.773	194.896	38.914
Otras monedas	48	4.485	43	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.338.123	970.872	10.091	37.809
Peso argentino	252.799	229.907	1.096	6.142
Real brasileño	59.837	30.974	320	1.152
Peso chileno	322.996	198.766	1.295	26.113
Peso colombiano	2.558	7.915	868	752
Euro	113.733	84.903	484	1.375
Dólar estadounidense	480.129	325.385	4.263	55
Sol peruano	24.197	37.285	1.447	1.124
Peso mexicano	5.233	5.975	33	167
Libra esterlina	20.289	13.395	119	305
Peso uruguayo	1.018	847	29	-
Otras monedas	55.334	35.520	137	624
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	53	365	-	-
Peso chileno	53	253	-	-
Dólar estadounidense	-	112	-	-
Otras provisiones, corrientes	2.079	1.434	-	-
Peso chileno	27	28	-	-
Otras monedas	2.052	1.406	-	-

108

Pasivos corrientes	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pasivos por impuestos, corrientes	-	13	-	-
Peso argentino	-	4	-	-
Real brasileño	-	-	-	-
Peso chileno	-	9	-	-
Otros pasivos no financieros, corrientes	19.335	38.120	-	-
Peso argentino	348	1.089	-	-
Real brasileño	1.537	1.455	-	-
Peso chileno	705	14.130	-	-
Peso colombiano	3.059	1.009	-	-
Euro	3.133	4.411	-	-
Dólar estadounidense	4.531	10.468	-	-
Otras monedas	6.022	5.558	-	-
Total pasivos corrientes	1.429.213	1.074.724	220.718	145.624
Peso argentino	253.148	231.003	1.098	6.142
Real brasileño	61.502	32.690	438	1.152
Peso chileno	366.406	254.880	16.524	95.014
Peso colombiano	5.617	8.924	868	752
Euro	117.011	90.018	823	1.375
Dólar estadounidense	511.336	352.738	199.159	38.969
Otras monedas	114.193	104.471	1.808	2.220

Pasivos no corrientes	Más de 1 a 3 años		Más de 3 años a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, no corrientes	366.889	299.735	12.915	281.785	376.535	179.406
Peso chileno	236.346	16.259	2.291	237.377	369.525	172.530
Real brasileño	700	948	40	-	-	-
Euro	550	296	141	-	-	-
Dólar estadounidense	128.820	280.197	10.308	44.408	7.010	6.876
Otras monedas	473	2.035	135	-	-	-
Cuentas por pagar, no corrientes	151.254	294.704	-	-	-	-
Peso chileno	14.367	14.027	-	-	-	-
Dólar estadounidense	135.541	279.437	-	-	-	-
Otras monedas	1.346	1.240	-	-	-	-
Otras provisiones, no corrientes	36.615	36.120	-	-	-	-
Peso argentino	485	542	-	-	-	-
Real brasileño	20.538	19.815	-	-	-	-
Peso colombiano	281	295	-	-	-	-
Euro	9.217	9.403	-	-	-	-
Dólar estadounidense	6.094	6.065	-	-	-	-
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	80.628	72.674	-	-	-	-
Peso chileno	80.628	72.187	-	-	-	-
Dólar estadounidense	-	487	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	635.386	703.233	12.915	281.785	376.535	179.406
Peso argentino	485	542	-	-	-	-
Real brasileño	21.238	20.763	40	-	-	-
Peso chileno	331.341	102.473	2.291	237.377	369.525	172.530
Peso colombiano	281	295	-	-	-	-
Euro	9.767	9.699	141	-	-	-
Dólar estadounidense	270.455	566.186	10.308	44.408	7.010	6.876
Otras monedas	1.819	3.275	135	-	-	-

110

Resumen general de moneda extranjera:	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de 2019	diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$
Total activos	939.992	1.370.586
Peso argentino	46.667	72.275
Real brasileño	62.150	117.532
Peso chileno	232.162	594.858
Peso colombiano	7.552	8.598
Euro	59.305	80.756
Dólar estadounidense	346.812	76.487
Otras monedas	185.344	420.080
Total pasivos	2.674.767	2.446.785
Peso argentino	254.731	237.687
Real brasileño	83.218	54.605
Peso chileno	1.086.087	862.274
Peso colombiano	6.766	9.971
Euro	127.742	101.092
Dólar estadounidense	998.268	1.071.190
Otras monedas	117.955	109.966
Posición Neta		
Peso argentino	(208.064)	(165.412)
Real brasileño	(21.068)	62.927
Peso chileno	(853.925)	(267.416)
Peso colombiano	786	(1.373)
Euro	(68.437)	(20.336)
Dólar estadounidense	(651.456)	(994.703)
Otras monedas	67.389	310.114

(b) Diferencias de cambio

Las diferencias de cambio reconocidas en resultado, excepto para instrumentos financieros medidos a valor razonable a través de resultados, para el periodo terminado al 31 de diciembre de 2019 y 2018, significaron un cargo de MUS\$ 32.571 y de MUS\$ 38.070, respectivamente.

Las diferencias de cambio reconocidas en estado de resultados integrales como reservas por diferencias de cambio por conversión, para el periodo terminado al 31 de diciembre de 2019 y 2018, significaron un cargo por MUS\$ 243.271 y MUS\$ 743.516, respectivamente.

111

A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	Al 31 de diciembre de			
	2019	2018	2017	2016
Peso argentino	59,83	37,74	18,57	15,84
Real brasileño	4,01	3,87	3,31	3,25
Peso chileno	748,74	694,77	614,75	669,47
Peso colombiano	3.271,55	3.239,45	2.984,77	3.000,25
Euro	0,89	0,87	0,83	0,95
Dólar australiano	1,43	1,42	1,28	1,38
Boliviano	6,86	6,86	6,86	6,86
Peso mexicano	18,89	19,68	19,66	20,63
Dólar neozelandés	1,49	1,49	1,41	1,44
Nuevo sol peruano	3,31	3,37	3,24	3,35
Peso uruguayo	37,24	32,38	28,74	29,28

NOTA 30 - GANANCIA POR ACCION

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018
Ganancias básicas		
	Re - Expresado	
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	190.430	309.811
Promedio ponderado de número de acciones, básico	606.407.693	606.407.693
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	0,31403	0,51090
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
Ganancias diluidas	2019	2018
	Re - Expresado	
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos neto de la controladora (MUS\$)	190.430	309.811
Promedio ponderado de número de acciones, básico	606.407.693	606.407.693
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	606.407.693	606.407.693
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	0,31403	0,51090

## NOTA 31 – CONTINGENCIAS

## I. Juicios.

## 1) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
Tam Viagens S.A.	Fazenda Pública do Município de São Paulo.	1004194-37.2018.8.26.0053	Acción anulatoria para discutir los débitos de los procesos de infracción e imposición de multas (67.168.795 / 67.168.833 / 67.168.884 / 67.168.906 / 67.168.914 / 67.168.965), en el cual se alega insuficiencia en la base de cálculo de ISS, debido a que la empresa realizó supuestas deducciones indebidas	Juicio distribuido el 31 de enero de 2018. El mismo día tuvimos una decisión favorable para suspender el débito sin garantía. El Municipio presentó recurso el 30/04/2018 contra esa decisión. El 11 de noviembre de 2019 hubo una decisión totalmente favorable para Tam Viagens S.A. En espera de apelación del Municipio.	95.216



## 2) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea.	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y a LATAM Airlines Group S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes.	<p>El 14/04/2008 se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24/01/2011. El 11/05/2015 solicitamos la anulación de la decisión, basándonos en la existencia de discrepancias en la parte operativa de la misma que menciona la existencia de 4 infracciones (dependiendo de las rutas afectadas), con referencia a Lan en sólo una de esas cuatro rutas, y en la parte decisoria (que menciona la existencia de una sola y única infracción conjunta) Con fecha 9/11/2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. la imposición de multa por el importe de MUS\$ 9.217 (8.220.000 Euros)</p> <p>Esta multa fue apelada por Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo de Justicia resolvió la apelación y anulo la Decisión de la Comisión basándose en la existencia de discrepancias. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea presentó una nueva decisión reiterando la imposición a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa de 8,2 millones de Euros. El 31/05/2017 Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. solicitaron la anulación de esta Decisión a la Corte General de la Unión Europea. Presentamos nuestra defensa en diciembre de 2017. Con fecha 12 de julio de 2019 participamos en una audiencia ante el Tribunal Europeo de Justicia en la que confirmamos nuestra solicitud de anulación de la decisión o en su lugar una rebaja del importe de la multa. LATAM AIRLINES GROUP, S.A. tiene la expectativa de que el fallo de la Corte General de la Unión Europea pueda rebajar el importe de esta multa.</p>	9.217





<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (* MUS\$</u>
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) Ovre Romerike Distrtict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos), Cologne Regional Court (Landgerich Köln, Alemania).	-	Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercería. Dichos procesos judiciales, se encuentran radicados en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania.	Casos se encuentran en proceso de presentación de pruebas. En el caso de Inglaterra, se celebró una mediación con la participación de casi todas las aerolíneas involucradas para intentar alcanzar un acuerdo que comenzó en septiembre, llegando a un acuerdo LATAM Airlines Group S.A. por un monto aproximado de GBP 636,000, firmándose un finiquito en diciembre de 2018, siendo pagado en enero de 2019. Esto concluyó la demanda respecto a todos los reclamantes de la Clase, con la excepción de uno de ellos con el cual se cerró un acuerdo en diciembre 2019 por un monto aproximado de GBP 222,469.63. El pago se realizará en enero 2020, y concluirá toda la demanda de Inglaterra. Para el resto de los países (Noruega, Países Bajos y Alemania) la cuantía es indeterminada.	-0-
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53.2015.403.6105	Acción anulatoria con pedido de tutela anticipada con vistas a extinguir la penalidad impuesta por el CADE en la investigación por eventuales violaciones a la competencia de las aerolíneas de carga, especialmente sobretasa de combustible (Fuel Surcharge).	Acción entablada con presentación de garantía -póliza- para suspender los efectos de la decisión emitida por el CADE, tanto en lo que se refiere al pago de las siguientes multas: (i) ABSA: MUS\$ 10.438; (ii) Norberto Jochmann: MUS\$ 201; (iii) Hernan Merino: MUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer: MUS\$ 102. La acción versa, también, sobre la obligación de hacer impuesta por el CADE que consiste en el deber de publicar la condena en un periódico de gran circulación, obligación que había sido igualmente suspendida por el juzgado de la justicia federal en el presente proceso. ABSA inició una revisión judicial en busca de una reducción adicional del valor de la multa. En diciembre de 2018, el Juez de la Justicia Federal resolvió negativamente en contra de ABSA, indicando que no aplicará una reducción adicional a la multa impuesta. Con fecha 12/03/2019 se publicó la resolución del Juez y con fecha 13/03/2019 presentamos nuestra apelación respecto a esta resolución.	10.403
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58.2014.4.03.6105	Recurso de nulidad con solicitud de medida cautelar, presentado el 28 de Febrero 2014, con el objetivo de extinguir las deudas fiscales de PIS, COFINS, IPI y II, vinculadas al procedimiento administrativo 10831,005704 / 2006.43	Esperando manifestación de Serasa sobre la carta garantía de TAM y manifestación de la Unión desde el 21/08/2015. Se legalizó la manifestación el 29/01/2016. El 30/03/2016 se presentó un nuevo seguro garantía con los cambios solicitados por PGFN. El 20/05/2016 el proceso fue remitido para PGFN, que se manifestó el 03/06/2016. Actualmente se espera Sentencia.	14.061



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Tam Linhas Aéreas S.A	Receita Federal Do Brasil.	19515.720476/2015-83	Supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos de 01/2011 a 12/2012.	En enero de 2018 Juicio convertido en diligencia. Se presentará una manifestación tras la finalización de la diligencia del fiscal. El 22/09/2018, la Compañía obtuvo una decisión favorable ante la CARF. El 24/09/2019, el Tribunal rechazó el recurso de la Hacienda Nacional.	59.481
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.012530-0	Demanda ordinaria con el fin de declarar la inexistencia de relación jurídica que obligue a la compañía a cobrar el Fondo Aeronáutico.	Sentencia judicial desfavorable en primera instancia. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa. Con el fin de suspender la exigencia del crédito tributario se hizo un depósito en garantía a la Corte por MMUS\$ 106. El 29/03/2016 se publicó la decisión judicial intimando el Perito para ofrecer todas las aclaraciones solicitadas por las partes en un plazo de 30 días. El 21/06/2016 se presentó la petición de las actoras que solicitan la recepción del dictamen de su asistente y el juicio urgente de la controversia. En caso de perder la causa, no existe monto comprometido adicional al depósito en garantía ya realizado.	87.538
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/2011-05	Compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) declaradas en DCOMPs.	La objeción (manifestações de inconformidade) presentada por la empresa fue rechazada, razón por la cual se presentó un recurso voluntario. El 08/06/2015, fue distribuido/sorteado al Primer Grupo Ordinario de CARF, esperando resolución. El Recurso de TAM fue incluido en la sesión de juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais el 25/08/2016. El 07/10/2016 fue publicado un acuerdo que convirtió el proceso en diligencia. A la fecha, el valor fue reducido porque algunas compensaciones fueron aprobadas por la Receita Federal do Brasil, extinguiendo el crédito.	26.293

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	Circuit Court of the Eleventh Judicial Circuit in and for Miami-Dade County, Florida  Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá - Colombia	2013-20319 CA 01	El 30 de julio de 2012 Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LATAM AIRLINES COLOMBIA) inició un proceso legal en Colombia contra de Regional One INC y Volvo Aero Services LLC, con el fin de que se declare que estas compañías son responsables civilmente por los perjuicios morales y materiales causados a LATAM AIRLINES COLOMBIA, derivados del incumplimiento de obligaciones contractuales del avión HK-4107. El 20 de junio de 2013 LATAM AIRLINES COLOMBIA fue notificada de la demanda radicada en los Estados Unidos de Norteamérica por Regional One INC y Dash 224 LLC por daños y perjuicios ocasionados por el avión HK-4107 argumentando incumplimiento por parte de LATAM AIRLINES GROUP S.A. de la obligación aduanera de obtener declaración de importación cuando el avión en abril de 2010 ingresó a Colombia para un mantenimiento solicitado por Regional One	Proceso en Colombia. que se encuentra a cargo del Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá – Colombia. El 31/10/18 el Juez corrió traslado a las partes de la objeción por error grave planteada por VAS contra la traducción presentada por el perito. El proceso entró a despacho desde el 11/03/2019 para cambiar perito de liquidación de perjuicios solicitado por LATAM AIRLINES COLOMBIA debido a que el designado anteriormente no se posesionó y para pronunciarse frente a la objeción por error grave de la traducción al español de documentos aportados en inglés, objeción presentada por VAS y de la que había corrido traslado a las partes en octubre de 2018. Mediante Auto de fecha 13/08/2019 el Juzgado 45 Civil del Circuito, no decidió sobre los asuntos pendientes sino que decretó la nulidad de lo actuado desde el 14/09/ 2018, y ordenó remitir el proceso al Juzgado 46 Civil del Circuito aplicando el artículo 121 del C.G. del Proceso que indica que no podrá transcurrir un lapso superior a un (1) año para dictar sentencia de primera o única instancia, contado a partir de la notificación del auto admisorio de la demanda y si se vence este plazo sin haberse dictado la sentencia el Juez perderá automáticamente competencia para conocer del proceso, por lo cual, al día siguiente, deberá informarlo a la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura y remitir el expediente al juez que le sigue en turno quien asumirá competencia y proferirá la providencia dentro del término máximo de 6 meses. El proceso se remitió el 4/09/2019 al Juzgado 46 Civil del Circuito, despacho que promovió conflicto negativo de competencia y lo remitió al Tribunal Superior de Bogotá para que decidiera cuál despacho, 45 ó 46 debe continuar con el manejo del proceso. Proceso en Florida. El 04/06/2019, el Tribunal Estatal permitió a REGIONAL ONE adicionar un reclamo nuevo contra LATAM AIRLINES COLOMBIA por incumplimiento de contrato verbal. Dado el nuevo reclamo, LATAM AIRLINES COLOMBIA solicitó al Tribunal aplazar el juicio de agosto 2019 para poder investigar los hechos alegados por REGIONAL ONE para probar un contrato verbal. Conforme con la solicitud de LATAM AIRLINES COLOMBIA, el Tribunal Estatal aplazó el juicio con jurado a junio del 2020. Mientras tanto, continúa la etapa del proceso de descubrimiento de hechos, incluyendo las declaraciones verbales de los expertos de ambas partes. Es posible que más adelante el caso presente alguna variación en el monto comprometido, lo que será informado en su oportunidad.	12.443



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.722.355/2014-52	El 19 de agosto 2014 el Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo.	Fue presentada una impugnación en el ámbito administrativo el 17/09/2014. El 01/06/2016 fueron juzgados los autos en Primera Instancia, de manera parcialmente favorable, retirando la multa aislada anteriormente aplicada. Se presentó un recurso voluntario el 30/06/2016, el cual espera juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais. Con fecha 09/09/2016, el proceso fue enviado a la Segunda Turma, Cuarta Cámara de la Tercera Sección de Juzgamiento del Consejo Administrativo de Recursos Fiscales (CARF). En septiembre de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Hacienda Nacional. Hacienda Nacional presentó una queja que fue negada por el tribunal.	65.895
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal del Trabajo de Sao Paulo/SP	1001531-73.2016.5.02.0710	Acción presentada por el Ministerio Público del Trabajo para que la empresa adecúe las condiciones ergonómicas y de comodidad de los asientos.	En agosto de 2016 el Ministerio Público del Trabajo presentó una nueva acción en la localidad competente del Tribunal del Trabajo de Sao Paulo, en las mismas condiciones que el proceso 0000009-45.2016.5.02.090 informado con anterioridad, fijándose fecha de audiencia para el 22/10/2018. En marzo de 2019, fuimos notificados de la sentencia que rechazó completamente la demanda, presentando el demandante un recurso de apelación. Actualmente, esperamos que la causa sea vista por la Corte de Apelaciones.	17.982
LATAM Airlines Group S.A.	22° Juzgado Civil de Santiago	C-29.945-2016	Con fecha 18 de enero de 2017, la Sociedad fue notificada de una demanda de responsabilidad civil por la Sociedad Inversiones Ranco Tres S.A., representada por el señor Jorge Enrique Said Yarur, la cual fue interpuesta en contra de LATAM Airlines Group S.A., por supuesto incumplimiento de obligaciones contractuales derivadas del contrato de la Sociedad, así como también en contra de los directores y ejecutivos Ramón Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por el supuesto incumplimiento de sus funciones como directores y ejecutivos principales de la Compañía y, adicionalmente, en el caso de Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por supuesto incumplimiento en cuanto controladores de obligaciones derivadas del contrato de la sociedad. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 22/03/2017 se procedió a contestar la demanda, presentando la contraria su réplica el 04/04/2017 y LATAM su réplica el 13/04/2017, concluyendo con este trámite la fase de discusión del juicio. Con fecha 02/05/2017 se realizó audiencia de conciliación, donde las partes no llegaron a acuerdo. Con fecha 12/05/2017 el Tribunal dictó el Auto de Prueba, resolución respecto de la cual interpusimos Recurso de Reposición por estar en desacuerdo con ciertos puntos de prueba, el cual fue parcialmente acogido por el Tribunal con fecha 27/06/2017, recibándose la causa a prueba y concluyendo el término probatorio con fecha 20/07/2017. Con fecha 01 de agosto de 2017 se presentaron nuestras observaciones a la prueba. Con fecha 13 de diciembre de 2017 fuimos notificados de la sentencia que rechazó completamente la demanda al no existir hechos imputables a LATAM. El 26 de diciembre de 2017 el demandante presentó recurso de apelación. Con fecha 23 de abril de 2019, la causa fue alegada ante la Corte de Apelaciones de Santiago, la cual con fecha 30 de abril de 2019 confirmó el fallo absolutorio del Tribunal de primera instancia, siendo condenada la contraparte en costas en ambas instancias. El día 18 de mayo de 2019, Inversiones Ranco Tres S.A. interpuso Recurso de casación en la forma y en el fondo respecto al fallo de la Corte de Apelaciones. Con fecha 29 de mayo de 2019, la Corte de Apelaciones tuvo por interpuestos ambos recursos, y actualmente se espera que estos sean vistos por la Corte Suprema.	17.705



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales e instancia</u>	<u>Montos comprometidos</u> <u>(*)</u> <u>MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	10ª Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo	0061196-68.2016.4.03.6182	Embargos a la Ejecución Fiscal N° 0020869-47.2017.4.03.6182 de Contribuciones Sociales del Lucro CSL referente a los años de 2004 a 2007.	El 16/02/2017 la ejecución fiscal fue distribuida a la 10ª Vara Federal. El 18/04/2017 se protocolizó una petición informando nuestra solicitud de presentación de garantía. Actualmente se espera la manifestación de la contraparte sobre nuestra petición. Efectuada la sustitución de la garantía. En espera de plazo para pruebas.	39.584
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría de Receita Federal	5002912.29.2019.4.03.6100	Acción judicial para discutir el débito del proceso administrativo 16643.000085/2009-47, informado en las notas anteriores y que consistía en una notificación para exigir la recuperación del Impuesto a la Renta y Contribución Social sobre la utilidad neta (SCL) derivada del detalle de gastos de royalties y del uso de la marca TAM.	Distribuida la acción el 28/02/2019. Con fecha 01/03/2019 se emite decisión judicial alejando la necesidad de garantía. Actualmente, debemos esperar la decisión final.	11.139
TAM Linhas Aéreas S.A.	DERAT SPO (Delegacia de Receita Federal)	13808.005459/2001-45	Cobranza del Impuesto COFINS. Incidente sobre el valor de la renta bruta de la compañía durante el periodo de 1999/2000.	Proceso quedó en espera de sentencia desde el 2 de junio de 2010.	23.228
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720630/2017-16	Juicio administrativo que trata de la multa por infracción en registro incorrecto en DI (declaración de importación)	La defensa administrativa fue presentada el día 28/09/17. En agosto de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso Especial (CRSF). En espera de la resolución.	20.410
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720852/2016-58	Valor cobrado indebidamente de COFINS importación.	Actualmente esperamos decisión. No existe fecha probable de decisión porque depende del juzgado de la entidad administrativa.	14.631
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	16692.721.933/2017-80	Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo.	El 29/05/2018 se presentó la defensa administrativa	31.381



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
SNEA (Sindicato Nacional das empresas aeroviárias)	União Federal	0012177-54.2016.4.01.3400	Juicio para discutir sobre el aumento del 72% de los valores de TAT-ADR (Tarifa de Control de Aeródromo) y TAT-APP (Tarifa de Control de Aproximación) impuesto por el Departamento de Control de Espacio Aéreo ("DECEA").	El Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión del Recurso de Apelación presentado por SNEA.	63.951
TAM Linhas Aéreas S/A	União Federal	2001.51.01.020420-0	TAM, junto con otras compañías del sector aéreo, es parte de una acción de repetición en Brasil, con el objetivo de buscar la declaración de inexistencia de una relación jurídico-tributaria para no verse obligada a recaudar el Adicional de Tarifa Aeroportuaria (ATAERO).	El caso se encuentra pendiente esperando la decisión en las instancias superiores de los tribunales de justicia. La cuantía es indeterminada. Si bien TAM es parte demandante, en la eventualidad de tener una sentencia negativa, TAM podría ser condenada a pagar las costas de la causa.	-
TAM Linhas Aéreas S/A	Delegacia da Receita Federal	10880-900.424/2018-07	Reclamo por saldo negativo de Impuesto a la Renta de Personas Jurídicas IRPJ (año calendario 2014/ejercicio 2015), objeto de compensaciones que no fueron aceptadas.	Presentada defensa administrativa el 19/03/2018. El Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión administrativa.	17.202
TAM Linhas Aéreas S/A	Receita Federal do Brasil	19515-720.823/2018-11	Juicio administrativo que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 11/2013 a 12/2017.	El 28/11/2018 se presentó la defensa administrativa. En agosto de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	120.551
TAM Linhas Aéreas S/A	Receita Federal de Brasil	10880.938832/2013-19	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. Actualmente esperamos la decisión administrativa.	16.108
TAM Linhas Aéreas S/A	Receita Federal de Brasil	10880.938834/2013-16	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. Actualmente esperamos la decisión administrativa.	11.777
TAM Linhas Aéreas S/A	Receita Federal de Brasil	10880.938837/2013-41	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el cuarto trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. Actualmente esperamos la decisión administrativa.	15.782



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S/A	Receita Federal de Brasil	10880.938838 /2013-96	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa	10.891
TAM Linhas Aéreas S/A	Receita Federal de Brasil	0012541-56.2016.5.03.0144	Acción colectiva por medio del cual la Unión solicita que se condene a TAM a efectuar el pago correspondiente al cálculo correcto de los domingos y festivos.	Se fijó audiencia para el día 17/12/2019	14.423
LATAM Airlines Argentina	Juzgado de 1° Instancia en lo Comercial N° 15 de Buenos Aires	11479/2012	Juicio iniciado por Proconsumer y la señora Rafaella Cabrera por cobro de tarifas en forma discriminada a usuarios extranjeros respecto de los nacionales por servicios contratados en Argentina.	El 07/03/2019 el Juez de primera instancia rechazó la demanda iniciada por la señora Cabrera e hizo lugar a la falta de legitimación opuesta por Proconsumer. El fallo fue apelado por la parte demandante con fecha 08.04.19 y se encuentra a resolver por la Sala D.	-0-
LATAM Airlines Group Argentina, Brasil, Perú, Ecuador, y TAM Mercosur.	Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires	1408/2017	Juicio iniciado con fecha 14/03/2017 por Consumidores libres Coop.Ltda. de provisión de servicios, pidiendo la devolución de ciertas tasas o diferencia del valor de tasas a los pasajeros que en los últimos 10 años hayan comprado un ticket y no lo hayan utilizado.	Después de una discusión de dos años por temas de jurisdicción y competencia, la demanda quedó radicada en el Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires y con fecha 19/03/2019, se presentó la contestación de la demanda	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal de Brasil	10.880.938842/2013-54	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa.	11.521
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal de Brasil	10.880.93844/2013-43	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa	10.876



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal de Brasil	10880.938841/2013-18	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa.	10.292
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal de Brasil	10840.727719/2019-71	Cobranza del Impuesto PIS/COFINS del periodo de 2014.	Defensa administrativa presentada el 11.01.2020	42.276
Latam-Airlines Ecuador S.A.	Tribunal Distrital de lo Fiscal	17509-2014-0088	Fiscalización del Impuesto a la Renta 2006, en donde nos desconocieron gastos por combustible, tasas, entre otros, por no contar con los sustentos necesarios según lo indicado por la Administración.	Con fecha 06/08/2018 el Tribunal Distrital de lo contencioso tributario emitió la sentencia negando la solicitud de devolución por pago indebido. El 5 de septiembre se procedió a presentar el recurso de Casación en contra de la sentencia emitida por parte del Tribunal, estamos a la espera de la resolución por parte de los jueces de Casación. Al 31/12/18, los abogados han considerado que las probabilidades de recuperar este importe se han reducido al 30-40% por lo que se ha procedido a incrementar la provisión a \$ 8.7 MM. Al 31/12/19 considerando el porcentaje de pérdida (mayor al 50%) hemos aplicado la CINIIF 23 y hemos contabilizado en el rubro de Impuesto a la Renta toda la provisión.	12.505
Latam Airlines Group S.A.	Southern District of Florida. United States District Court	19cv23965	Acción civil presentada por José Ramón López Regueiro en contra de American Airlines INC y Latam Airlines Group S.A., solicitando indemnización por daños y perjuicios por el uso comercial del Aeropuerto Internacional José Martí de Cuba que indica fue reparado y acondicionado por su familia, previo al cambio de gobierno del año 1959.	Con fecha 27/09/2019 LATAM Airlines Group S.A. fue emplazada de esta demanda. El 26 de noviembre de 2019 LATAM Airlines Group presentó una moción para desestimar el caso. Seguidamente, y como consecuencia de dicha moción, se presentó el 23 de diciembre de 2019 una moción para suspender la etapa de descubrimiento mientras la Corte toma una posición en la moción de desestimación. Cuantía indeterminada	-0-



- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2019, ya sean de carácter civil, laboral o tributario, LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, ha constituido provisiones, las cuales se incluyen en rubro Otras provisiones no corrientes que se revelan en Nota 21.
- La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de estas.

(\* La Sociedad ha informado montos comprometidos sólo en aquellos juicios en los cuales ha sido posible efectuar una estimación fiable de sus efectos financieros y la posibilidad de cualquier reembolso, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 86 de la NIC 37 Provisiones, Pasivos contingentes y Activos contingentes.

## II. Investigaciones gubernamentales.

- 1) Con fecha 25 de Julio de 2016, LATAM llegó a acuerdos con el *U.S. Department of Justice* (“DOJ”) y con la *U.S. Securities and Exchange Commission* (“SEC”) ambas autoridades de los Estados Unidos de América, vigentes a contar de esa fecha, en relación a la investigación relativa a pagos por un total de US\$1.150.000 efectuados en los años 2006-2007 por LATAM Airlines S.A. a un consultor que le asesoró en la resolución de asuntos laborales en Argentina.

La investigación tuvo por objeto indagar si dichos pagos infringían la normativa de anticorrupción de los Estados Unidos de América (“FCPA”), la cual: (i) prohíbe pagos por cohecho a autoridades de gobierno extranjeras con el objeto de obtener una ventaja comercial; y (ii) exige a aquellas empresas obligadas por dicha normativa a realizar y mantener registros contables adecuados, así como a mantener un sistema adecuado de controles internos. La FCPA aplica a LATAM por su programa de ADRs que tiene vigente en el mercado de valores norteamericano.

Luego de una exhaustiva investigación, el DOJ y la SEC concluyeron que no hubo infracción a las normas de la FCPA que prohíben el pago de cohecho, lo cual es consistente con los resultados de la investigación interna de LATAM. Sin embargo, el DOJ y la SEC estiman que LATAM habría registrado incorrectamente los pagos mencionados en su contabilidad y, en consecuencia, que habría infringido aquella parte de la FCPA que exige a las empresas realizar y mantener registros contables exactos. También las citadas autoridades estiman que los controles internos de LATAM existentes en los años 2006-2007 eran deficientes, por lo que LATAM habría infringido adicionalmente las normas de la FCPA que exigen mantener un sistema adecuado de controles internos.

Los acuerdos suscritos, en lo modular, contemplaron lo siguiente:

(a) En relación con el DOJ, el acuerdo contempló: (i) la celebración de un contrato denominado Deferred Prosecution Agreement (“DPA”), que es un contrato público por el cual el DOJ presentó públicamente cargos alegando infracción a las normas relativas a registros contables de la FCPA; LATAM no tiene obligación de responder esos cargos, el DOJ no persigue esos cargos por un período de tres años y el DOJ desestimaría los cargos una vez transcurrido dicho plazo, asumiendo que LATAM cumplió con todos los términos del DPA; ello a cambio de que LATAM admitió una serie de hechos negociados que se describen en el DPA y acordó pagar la multa negociada mencionada más abajo y otras

condiciones que se mencionan en dicho acuerdo; (ii) cláusulas por las cuales LATAM admitió que la contabilidad de los pagos efectuados al consultor en Argentina fue incorrecta y que, al tiempo en que dichos pagos se efectuaron (años 2006-2007), carecía de controles internos adecuados; (iii) la aceptación por LATAM de un consultor externo, por 27 meses, que tendrá por función monitorear, evaluar e informar al DOJ sobre la eficacia del programa de cumplimiento de LATAM, y también la aceptación por parte de LATAM de continuar, por 9 meses luego de finalizada la labor del consultor externo, evaluando e informando directamente al DOJ sobre la eficacia de su programa de cumplimiento señalado; y (iv) LATAM pagó una multa de MUS\$ 12.750.

(b) En relación a la SEC, el acuerdo contempló principalmente: (i) la celebración de un acuerdo que contiene lo que se denomina una Cease and Desist Order, que es una resolución administrativa de la SEC de cierre de la investigación, por la cual LATAM acepta ciertas obligaciones y declaraciones de hechos que se describen en el documento; (ii) una reproducción de las obligaciones relativas al consultor mencionadas precedentemente; y (iii) LATAM pagó una multa de MUS\$ 6.744, más intereses de MUS\$ 2.694.

Con fecha 15 de mayo de 2019, el consultor externo certificó que el programa Anticorrupción de LATAM Airlines Group S.A. se encontraba razonablemente diseñado e implementado para prevenir y detectar violaciones dentro de LATAM a las leyes anticorrupción.

Con fecha 23 de julio de 2019, el DOJ aprobó la certificación realizada por el consultor el día 15 de mayo de 2019 respecto al programa Anticorrupción de LATAM Airlines Group S.A.

Con fecha 31 de enero de 2020, la Corte de Florida aprobó la moción del DOJ referida al desistimiento de la acción existente contra LATAM Airlines Group S.A., en atención al cumplimiento de todas las condiciones del DPA por parte de LATAM, cerrándose el proceso ante el DOJ.

- 2) Con fecha 06/04/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió la notificación de la resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE), que da inicio a una investigación sobre el programa de pasajero frecuente LATAM Pass, cuyo último movimiento en la Causa Rol N° 2530-19 que lleva esta investigación corresponde a la respuesta a un oficio en mayo de 2019.
- 3) Con fecha 09/07/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió la resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE), que da inicio a una investigación sobre el Acuerdo de Alianza entre LATAM Airlines Group S.A. y American Airlines INC, cuyo último movimiento en la Causa Rol N° 2565-19 que lleva esta investigación corresponde a una declaración de fecha 11 de septiembre de 2019.
- 4) El 26/07/2019 el SERNAC emitió el Ord. N°12.711 mediante el cual se propuso el inicio de un procedimiento voluntario colectivo respecto de informar eficazmente a los pasajeros sobre los derechos que les asisten en los casos de cancelación de vuelos o no presentación a embarque, como asimismo el deber de restituir las respectivas tasas de embarque conforme lo dispone el art. 133 C del Código Aeronáutico. La Compañía voluntariamente ha decidido participar de este procedimiento, cuyos términos y condiciones a esta fecha se están negociando.

124

- 5) Con fecha 15/10/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió la resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE), que da inicio a una investigación sobre el Acuerdo entre LATAM Airlines Group S.A. y Delta Air Lines, Inc. Causa Rol N° 2585-19. Actualmente la Compañía se encuentra cooperando con dicho proceso.
- 6) Con fecha 11/12/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió el Oficio N° 122019/FFD/208993 de la Fiscalía Regional Metropolitana Centro Norte, requiriendo información sobre declaraciones que aparecieron en la prensa en Brasil sobre supuestos pagos a funcionarios públicos en el marco de la Asociación Brasileña de Compañías Aéreas, ABEAR. Rol Único de la Causa N° 2585-19. Actualmente la Compañía se encuentra cooperando con dicho proceso.

#### NOTA 32 - COMPROMISOS

##### (a) Compromisos por préstamos obtenidos

La Sociedad y sus filiales no mantienen contratos de crédito que señalen límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad o las filiales, con excepción de los detallados a continuación:

En relación con los diversos contratos celebrados por la Sociedad para el financiamiento de aeronaves Boeing 787 que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad matriz en base consolidada, respecto de los cuales, en cualquier caso, el no cumplimiento no genera aceleración de los créditos.

Los límites establecidos medidos semestralmente sobre la base de los Estados Financieros consolidados son los siguientes:

- I. Deuda a EBITDAR: El ratio de las obligaciones financieras de la Sociedad, en base consolidada, sobre el EBITDAR no debe superar las 6 veces.  
  
EBITDAR: se define como el resultado neto, excluyendo intereses, depreciación amortización, renta de arrendamientos y utilidades o pérdidas extraordinarias no relacionadas con el negocio de la Sociedad.
- II. Índice de cargo fijo: EBITDAR de los últimos doce meses sobre la suma del efectivo en base consolidada requerido para cubrir los gastos de intereses durante dicho período, más el gasto por renta de arrendamiento, más dividendos declarados o pagados de la Sociedad. Este índice no debe ser menor a 1,2 veces.
- III. Liquidez mínima: El efectivo y equivalente de efectivo no debe ser inferior a MUS\$ 75.000.

Respecto a la línea de crédito comprometida renovable (“Revolving Credit Facility”) establecida con un consorcio de doce bancos liderado por Citibank, con garantía de aviones, motores, repuestos y suministros por un monto total disponible de US\$ 600 millones, ésta contempla restricciones de liquidez mínima, medida a nivel de la Sociedad Consolidada (con un nivel mínimo de US\$ 750 millones) y medida a nivel individual para las sociedades LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (con un nivel mínimo de US\$ 400 millones). El cumplimiento de estas restricciones es una condición precedente para poder utilizar la línea; si la línea está utilizada,

125

dichas restricciones deben informarse trimestralmente, y el no cumplimiento de estas restricciones genera la aceleración del crédito. Al 31 de diciembre de 2019, esta línea de crédito no se encuentra utilizada.

Al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad está en cumplimiento de todos los indicadores financieros detallados anteriormente.

Por otra parte, los contratos de financiamiento de la Sociedad establecen en forma general cláusulas relativas a cambios en la estructura de propiedad y en el controlador y disposición de los activos (lo que se refiere principalmente a transferencias importante de activos).

En particular, el contrato denominado "Indenture" suscrito entre Guanay Finance Limited (ver Nota 1), LATAM Airlines Group S.A. y Citibank, N.A. con fecha 7 de noviembre de 2013 contempla cláusulas relativas a cambios en la estructura de propiedad y en el controlador, que generan la anticipación de ciertas obligaciones de pago. Como consecuencia de la adquisición del 20% de las acciones de LATAM Airlines Group S.A. por parte de Delta Air Lines, Inc., la deuda mantenida por parte de Guanay Finance Limited en relación con dicho financiamiento, la cual vencía en diciembre de 2020, sería liquidada en marzo de 2020, situación prevista por la Sociedad.

Finalmente, hacemos presente que los términos particulares de las cláusulas mencionadas respecto al contrato Indenture, no se encuentran recogidos en ningún otro contrato de financiamiento que la Sociedad mantenga vigente a la presente fecha.

126

## (b) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

Acceptor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUSS	Fecha de liberación
Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial	Latam Airlines Perú S.A.	Veintiseis cartas de crédito	3.493	31-ene-20
Lima Airport Partners S.R.L.	Latam Airlines Perú S.A.	Veintiun cartas de crédito	2.990	17-feb-20
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria	Latam Airlines Perú S.A.	Veinticinco cartas de crédito	200.000	12-feb-20
Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección	Latam Airlines Perú S.A.	Cuarenta y tres cartas de crédito	1.483	27-feb-20
Aena Aeropuertos S.A.	Latam Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	2.820	15-nov-20
American Alternative Insurance Corporation	Latam Airlines Group S.A.	Siete cartas de crédito	3.790	05-abr-20
Citibank N.A.	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	27.226	20-dic-20
Comisión Europea	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	9.346	31-dic-20
Deutsche Bank A.G.	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	2.500	31-mar-20
Dirección General de Aeronáutica Civil	Latam Airlines Group S.A.	Cuarenta y Seis cartas de crédito	18.487	28-feb-20
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	5.500	18-jun-20
Metropolitan Dade County	Latam Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	2.298	13-mar-20
Numinous LLC	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	2.200	15-oct-20
Conselho Administrativo de Conselhos Federais	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	1.730	24-nov-20
Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Tres póliza de seguro de garantía	3.728	01-abr-21
União Federal	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.277	28-sep-21
Aena Aeropuertos S.A.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	1.405	14-ago-20
Procuradoria da Fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	8.017	10-ago-20
RB Comercial Properties 49	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	35.974	29-abr-20
Empreendimentos Imobiliarios LTDA	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.927	23-sep-24
Tribunal de Justiça de São Paulo. 17a Vara Cível da Comarca da Capital de João Pessoa/PB.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	3.050	25-jun-23
10ª Vara de Execuções Fiscais Federais de São Paulo/SP.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	33.938	03-oct-20
Vara da Fazenda Pública da Comarca do Rio de Janeiro - RJ	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.043	25-sep-23
Vara das Execuções Fiscais Estaduais	Tam Linhas Aéreas S.A.	Tres póliza de seguro de garantía	6.770	05-jul-23
Vara Cível Campinas.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.709	14-jun-24
Procon	Absa Linhas Aereas Brasileira S/A	Una póliza de seguro de garantía	10.453	19-may-20
Vara Federal da Subseção de Campinas SP	Absa Linhas Aereas Brasileira S/A	Una póliza de seguro de garantía	15.856	20-feb-21
Vara Federal da Subseção de Campinas SP	Absa Linhas Aereas Brasileira S/A	Una carta de crédito	2.329	20-oct-21
Conselho Administrativo de Conselhos Federais	Absa Linhas Aereas Brasileira S/A	Una póliza de seguro de garantía	5.435	20-oct-21
			<u>416.774</u>	

Las cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso se incluyen en Nota 17 Propiedades, plantas y equipos letra (d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos, en numeral (i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía.

**NOTA 33 - TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS**

(a) A continuación se detallan las Transacciones con partes relacionadas:

RUT	Nombre	Naturaleza de relación	País de origen	Naturaleza de transacciones	moneda o unidad de ajuste	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
						2019	2018
						MUS\$	MUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	16	16
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	Servicios prestados de transporte de carga	CLP	556	1.778
				Servicios recibidos de courier Nac. e Internacional	CLP	(3)	(85)
				Comisiones por venta incurridas	CLP	(218)	(821)
				Servicios recibidos publicidad	CLP	(726)	(1.025)
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista común	Chile	Ingresos por servicios prestados	CLP	61	51
96.782.530-1	Inmobiliaria e Inversiones Asturias S.A.	Director Relacionado	Chile	Ingresos por servicios prestados venta pasajes	CLP	-	25
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Director Relacionado	Chile	Ingresos por servicios prestados venta pasajes	CLP	9	20
96.989.370-3	Rio Dulce S.A.	Director Relacionado	Chile	Ingresos por servicios prestados venta pasajes	CLP	-	18
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	Arriendos de inmuebles recibidos	ARS	-	(231)
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S	Accionista Común	Brasil	Servicios prestados transporte pasajeros	BRL	58	62
				Servicios prestados transporte carga	BRL	2	8
				Servicios recibidos transporte pasajeros	BRL	(10)	-
				Servicios recibidos aeroportuarios	BRL	-	(2)
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	Servicios prestados arriendo avión	US\$	39.528	21.321
				Servicios recibidos interlineal	US\$	(2.050)	(6.345)
				Servicios prestados interlineal	US\$	3.739	8.635
				Servicios prestados Handling	US\$	1.106	1.392
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	996	1.805

Los saldos correspondientes a Cuentas por cobrar y cuentas por pagar a entidades relacionadas están revelados en Nota 9.  
Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de mercado y debidamente informadas.

128

(b) Compensaciones al personal directivo clave y administrador

La Sociedad ha definido para estos efectos considerar personal clave, a los ejecutivos que definen políticas y lineamientos macro para la Sociedad y que afectan directamente los resultados del negocio, considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales y Directores Senior.

	Por los ejercicios terminados al 31 de Diciembre de	
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	13.701	14.841
Honorarios de administradores	411	307
Beneficios no monetarios	1.815	748
Beneficios a corto plazo	31.124	45.653
Beneficios a largo plazo	8.577	2.412
Pagos basados en acciones	3.296	(7.210)
Beneficios por terminación	1.428	1.404
<b>Total</b>	<b>60.352</b>	<b>58.155</b>

NOTA 34 - PAGOS BASADOS EN ACCIONES

(a) Planes de compensación por aumentos de capital

Los planes de compensación implementados mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción y pago de acciones, que han sido otorgados por LATAM Airlines Group S.A. a los trabajadores de la Sociedad y sus filiales, se reconocen en los estados financieros de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 "Pagos basados en acciones", registrando el efecto del valor justo de las opciones otorgadas con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que éstas alcancen el carácter de irrevocable.

(a.1) Plan de compensación 2013 no vigente a esta fecha

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 11 de junio de 2013, los accionistas de la Sociedad aprobaron, entre otras materias, el aumento del capital social, del cual 1.500.000 acciones, fueron destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales, conforme a lo dispuesto en el Artículo 24 de la Ley sobre sociedades Anónimas.

Con fecha 11 de junio de 2018, expiró el plazo para suscribir dichas acciones, las cuales no fueron ni suscritas ni pagadas, reduciéndose de pleno derecho el capital.

(b) Plan de compensación 2016-2018

La Sociedad implementó un plan de retención de largo plazo para ejecutivos, que dura hasta diciembre de 2018, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2018 y marzo de 2019, el cual consiste en un bono extraordinario cuya fórmula de cálculo se basa en la variación del valor que experimente la acción de LATAM Airlines Group S.A. durante cierto periodo de tiempo.

Este beneficio se registra de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 "Pagos basados en acciones" y ha sido considerado como un cash settled award y, por tanto, registrado al valor justo como un pasivo,

129

el cual es actualizado a la fecha de cierre de cada estado financiero con efecto en resultado del periodo.

Periodos	Unidades base				Saldo final
	Saldo inicial	Otorgadas	Anuladas	Ejercidas	
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	2.932.896	-	(171.419)	(1.168.700)	1.592.777
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	1.592.777	93.481	-	(1.686.258)	-

El valor justo ha sido determinado sobre la base de la mejor estimación del valor futuro de la acción de la Sociedad, multiplicado por el número de unidades bases otorgadas.

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el monto registrado es de MUS\$ 3.296 y MUS\$ (7.210), respectivamente, clasificado en la línea "Gastos de administración" del Estado de Resultados Consolidado por función.

Informamos que este Plan de compensaciones se encuentra terminado (LP1).

(c) Plan de compensaciones LP2 (2019- 2020)

La Sociedad implementó un plan de retención de largo plazo para ejecutivos, que dura hasta marzo de 2020, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2019 y marzo de 2020, el cual consiste en un bono extraordinario cuya fórmula de cálculo se basa en la variación del valor que experimente la acción de LATAM Airlines Group S.A. durante cierto período de tiempo. Este Plan de compensaciones aún no se encuentra provisionado debido a que el precio de acción exigible para su cobro está bajo el target inicial.

(d) Plan de compensaciones LP3 (2020- 2023)

La Sociedad implementó un programa para un grupo de ejecutivos, que dura hasta marzo de 2023, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2020 y marzo de 2023, en donde el porcentaje de cobro, es anual y acumulativo. La metodología es una asignación, de cantidad de unidades, en donde se pone una meta del valor de la acción.

El bono se activa, si se cumple el target del precio de la acción definido en cada año. En caso el bono se acumule, hasta el último año, el bono total se duplica (en caso del precio de la acción se active).

130

## (e) Planes de compensación filiales

## (e.1) Pagos basados en acciones

De acuerdo a lo indicado en la Nota 1, y la consecuente salida de los ejecutivos de Multiplus S.A. los planes de opciones otorgados fueron cancelados. (Al 31 de diciembre de 2018 las opciones por acciones vigentes ascendían a 247.500 acciones para multiplus S.A.)

Multiplus S.A.	3°		4°		Total
	Otorgamiento 21-03-2012	Otorgamiento 03-04-2013	Otorgamiento extraordinario 20-11-2013	Otorgamiento extraordinario	
Cantidad de opciones en circulación					
Al 31 de diciembre de 2018	84.249	163.251	-	-	247.500
Al 31 de diciembre de 2019	-	-	-	-	-

El estado, en lo referente a la adquisición de derechos de las opciones por acción, es el siguiente:

Sociedad	Cantidad de acciones Opciones devengadas		Cantidad de acciones Opciones no devengadas	
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	Multiplus S.A.	-	247.500	-

De acuerdo con la NIIF 2 – Pagos basados en acciones, el valor justo de la opción debe ser recalculado y registrado en el pasivo de la Sociedad, una vez que se realice el pago en efectivo (cash-settled). El valor justo de estas opciones fue calculado utilizando el método “Black-Scholes-Merton”, donde los supuestos fueron actualizados con información de LATAM Airlines Group S.A. Al 31 de diciembre de 2018 no existe valor registrado en pasivo y resultado.

## (e.2) Pagos basados en acciones restringidas

Al 31 de diciembre de 2019, los contratos de pagos basados en acciones restringidas firmados con los ejecutivos de Multiplus S.A. fueron cancelados, de acuerdo a lo descrito en la Nota 1.

Número de acciones en circulación	Ejercidas		No adquiridas por no cumplimiento de condiciones de permanencia	Saldo final
	Saldo inicial			
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	309.710	(83.958)	(8.916)	216.836
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	216.836	-	-	216.836

131

## NOTA 35 - ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO

(a) La Sociedad ha realizado transacciones no monetarias relacionadas principalmente con arrendamientos financieros y pasivos por arrendamiento, los cuales se encuentran descritos en la Nota 19 Otros pasivos financieros.

## (b) Otras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los periodos terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Compensación Delta Air Lines, Inc. (1)	350.000	-
Derivados de combustible	(9.966)	77.234
Garantías márgenes de derivados	(21.200)	1.573
Derivados de moneda	-	(1.282)
Impuestos sobre transacciones financieras	(11.369)	318
Primas derivados de combustible	(17.102)	(13.947)
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(20.627)	(8.179)
Garantías	(5.474)	14.755
Depósitos judiciales	(22.976)	(30.860)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	241.286	39.612
Impuesto sobre transacciones financieras	(2.249)	(2.476)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	(2.249)	(2.476)
Liquidación contratos de derivados	(2.976)	(11.675)
Financiamiento anticipos de aeronaves	(55.728)	55.728
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	(58.704)	44.053

(1) Nota 22.

## (c) Dividendos:

	Por los periodos terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Group S.A.	(54.580)	(46.591)
Multiplus S.A. (*)	-	(26.029)
Latam Airlines Perú S.A. (*)	(536)	-
Total Dividendos Pagados	(55.116)	(72.620)

(\*) Dividendos pagados a accionistas minoritarios.

132

## (d) Reconciliación de pasivos provenientes de actividades de financiación:

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2018	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de 2019
		Obtención	Pago		Interés devengado y otros	Reclasificaciones	
			Capital	Capital			
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
	Re - expresado						
Préstamos a exportadores	400.721	93.000	(145.505)	(12.934)	6.193	-	341.475
Préstamos bancarios	222.741	164.095	(165.549)	(11.352)	7.320	-	217.255
Obligaciones garantizadas	2.534.021	607.797	(282.721)	(93.335)	93.286	(701.721)	2.157.327
Otras obligaciones garantizadas	673.452	-	(92.549)	(28.417)	27.946	-	580.432
Obligaciones con el público	1.553.079	1.009.836	(487.086)	(144.932)	134.037	-	2.064.934
Arrendamientos financieros	1.624.854	-	(591.861)	(72.311)	68.440	701.721	1.730.843
Otros préstamos	252.858	27.864	(178.777)	(9.648)	8.964	-	101.261
Pasivos por arrendamientos	2.858.049	-	(398.992)	(177.949)	891.049	-	3.172.157
<b>Total Obligaciones con instituciones financieras</b>	<b>10.119.775</b>	<b>1.902.592</b>	<b>(2.343.040)</b>	<b>(550.878)</b>	<b>1.237.235</b>	<b>-</b>	<b>10.365.684</b>

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2017	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de 2018
		Obtención	Pago		Interés devengado y otros	Reclasificaciones	
			Capital	Capital			
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
	Re - expresado						Re - expresado
Préstamos a exportadores	314.619	293.001	(202.000)	(10.467)	5.568	-	400.721
Préstamos bancarios	321.633	74.663	(167.548)	(13.961)	7.954	-	222.741
Obligaciones garantizadas	4.036.843	-	(315.698)	(122.639)	99.320	(1.163.805)	2.534.021
Otras obligaciones garantizadas	242.175	704.398	(274.339)	(16.873)	18.091	-	673.452
Obligaciones con el público	1.584.066	-	1.561	(107.629)	75.081	-	1.553.079
Arrendamientos financieros	1.109.504	-	(691.390)	(69.808)	112.743	1.163.805	1.624.854
Otros préstamos	282.800	55.728	(88.934)	(15.978)	19.242	-	252.858
Pasivos por arrendamientos	3.146.972	-	(373.440)	(182.948)	267.465	-	2.858.049
<b>Total Obligaciones con instituciones financieras</b>	<b>11.038.612</b>	<b>1.127.790</b>	<b>(2.111.788)</b>	<b>(540.303)</b>	<b>605.464</b>	<b>-</b>	<b>10.119.775</b>

## (e) Anticipos de aeronaves

A continuación, se presentan los flujos de efectivo asociados a compras de aeronaves, los cuales se incluyen en el estado de flujo de efectivo consolidado, en el rubro de Compras de propiedades, plantas y equipos:

	Por los periodos terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Aumentos (pagos)	(86.288)	(212.163)
Recuperos	349.702	157.508
<b>Total flujos de efectivo</b>	<b>263.414</b>	<b>(54.655)</b>

133

## (f) El efecto neto de la aplicación de hiperinflación en el estado flujo de efectivo consolidado por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019 y 2018 corresponde a:

	Por los periodos terminados al 31 de diciembre de	
	2019	2018
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	118.797	6.088
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	64.516	(17.611)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(56.866)	3.914
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(126.447)	7.609
<b>Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## NOTA 36 - MEDIO AMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A tiene un compromiso con el desarrollo sostenible buscando generar valor teniendo en consideración los aspectos de gobernanza, ambientales y sociales. La empresa gestiona los temas ambientales a nivel corporativo, centralizado en la Gerencia de Sostenibilidad. Para la Sociedad el monitorear y minimizar su impacto al medio ambiente es un compromiso del más alto nivel; donde el mejoramiento continuo y aportar a la solución del problema del cambio climático a nivel mundial, generando valor agregado a la compañía y la región, son los pilares de su gestión.

Una de las funciones de la Gerencia de Sostenibilidad en temas de medio ambiente, en conjunto con las diversas áreas de la Sociedad, es velar por mantener el cumplimiento legal ambiental, implementar un sistema de gestión y programas ambientales que cumplan con los requerimientos cada día más exigentes a nivel mundial; además de programas de mejoramiento continuo en sus procesos internos, que generen beneficios ambientales, sociales y económicos y que se sumen a los que actualmente se realizan.

Dentro de la estrategia de sostenibilidad, la dimensión de Medio Ambiente de LATAM Airlines Group S.A., se denomina Cambio Climático y se basa en el objetivo de alcanzar el liderazgo mundial en este tema, y para lo cual trabajamos los siguientes aspectos:

- i. Gestión de la huella de carbono corporativa
- ii. Elaboración de programas de eco-eficiencia
- iii. Promoción de energía alternativa sostenible
- iv. Implementación de estándares y certificaciones ambientales

Es así como, durante el 2019 se trabajó en las siguientes iniciativas:

- Mantenimiento de la certificación de la operación de carga en Miami en la norma internacional ISO 14001
- Mantenimiento de la Certificación Stage 2 del sistema de gestión ambiental IEnvA (IATA Environmental Assessment) cuyo alcance son los vuelos internacionales operados desde Chile,

- el nivel más avanzado de esta certificación; siendo la primera en el continente y una de seis líneas aéreas del mundo que tienen esta certificación.
- Mantenimiento de la certificación Stage 1 de IEnvA de nuestras operaciones en Colombia, alcanzado en 2018.
  - Elaboración de los capítulos relacionados con sostenibilidad de la Memoria Integrada 2019, que permite medir los avances en temáticas ambientales y sociales.
  - Respuesta al cuestionario del DJSI.
  - Medición y verificación externa de la Huella de Carbono Corporativa.
  - Neutralización de las operaciones domésticas aéreas en las operaciones de Colombia.
  - Neutralización de las operaciones terrestres en todos los países de habla hispana mediante la compra de bonos de carbono de un proyecto emblemático en la Amazonía
  - Incorporación de energía eléctrica 100% proveniente de fuentes renovables en las instalaciones de la base de mantenimiento y el edificio corporativo de las operaciones en Chile.
  - Implementación del programa Recicla Tu Viaje, que busca gestionar los residuos generados a bordo de los vuelos domésticos en Chile. Este programa pretende incorporar un hub cada 6 meses.

Se destaca que en el año 2019, LATAM Airlines Group mantuvo su inclusión por sexto año consecutivo en la categoría mundial del Índice de Sostenibilidad del Dow Jones, siendo solo 3 líneas aéreas en el mundo las que pertenecen a este selecto grupo. De igual forma aparece como líder en el índice MILA (Mercado Integrado de Latinoamérica) del DJSI.

#### NOTA 37 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Con posterioridad a la fecha de cierre de los estados financieros al 31 de diciembre de 2019, se ha producido una variación importante en la paridad cambiaria (Banco Central de Brasil) R\$/US\$, pasando de R\$ 4,03 por US\$ a R\$ 4,49 por US\$ al 03 de marzo de 2020, lo cual representa una depreciación de 11,51% de la moneda brasileña.

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2019 y hasta la fecha de emisión de estos estados financieros, no se tiene conocimiento de otros hechos de carácter financiero o de otra índole, que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los mismos.

Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2019, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 3 de marzo de 2020.

# Filiales y coligadas

## LATAM AIRLINES GROUP S.A

### LATAM Airlines Group S.A., R.U.T. 89.862.200-2 Professional Airlines Services

**Constitución:** Se constituye como sociedad de responsabilidad limitada, por escritura pública de fecha 30 de diciembre de 1983, otorgada en la Notaría de Eduardo Avello Arellano, habiéndose inscrito un extracto de ella en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 20.341 número 11.248 del año 1983 y publicado en el Diario Oficial del día 31 de diciembre de 1983.

Por escritura pública de fecha 20 de agosto de 1985, otorgada en la Notaría de Santiago de don Miguel Garay Figueroa, la sociedad se transforma en una sociedad anónima, bajo el nombre de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoy LATAM Airlines Group S.A.), la que por expresa disposición de la Ley número 18.400, tiene la calidad de continuadora legal de la empresa pública del Estado creada en el año



1929 bajo el nombre de Línea Aérea Nacional de Chile, en lo relativo a las concesiones aeronáuticas y de radio comunicaciones, derechos de tráfico y otras concesiones administrativas.

La Junta Extraordinaria de Lan Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la Compañía a “Lan Airlines S.A.” Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 25.128 número 18.764 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 21 de agosto de 2004. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 8 de septiembre de 2004.

La Junta Extraordinaria de Lan Airlines S.A. de 21 de diciembre de 2011 acordó cambiar el nombre de la compañía a “LATAM Airlines Group S.A.” Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 4.238 número 2.921 correspondiente al año 2012 y se publicó en el Diario Oficial de 14 de enero de 2012. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 22 de junio de 2012.

LATAM Airlines Group S.A. se rige por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas, encontrándose inscrita para estos efectos bajo el número 0306, de 22 de enero de 1987, en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros.

**Nota:** Los estados financieros de las filiales se presentan en este informe en forma resumida. Los antecedentes completos se encuentran a disposición del público en nuestras oficinas y en la CMF.

## TAM S.A. Y FILIALES

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Brasil en mayo de 1997.

**Objeto:** Participar en calidad de accionista en otras sociedades, especialmente en empresas que explotan servicios de transporte aéreo regular de ámbito nacional e internacional y otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo regular.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 3.661.461

**Resultado del Ejercicio:** MUS\$ 186.140

**Participación 2019:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 7,29%

**Presidente Directorio:** Jerome Paul Jacques Cadier

### Directores:

Jerome Paul Jacques Cadier – Director Presidente y Director Comercial

Jefferson Cestari – Director Financiero

Euzébio Angelotti Neto – Director de Operaciones

## SOCIEDADES FILIALES DE TAM S.A.

### TAM Linhas Aéreas S.A.

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Brasil en febrero de 1998.

**Objeto:** (a) La explotación de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, cargas o maletas, de conformidad con la legislación vigente; (b) Explotación de actividades complementarias de servicios de transporte aéreo por transporte de pasajeros, cargas y maletas; (c) Prestación de servicios de mantenimiento, reparación de aeronaves, propias o de terceros, motores, partes y piezas; (d) La prestación de servicios de hangar de aeronaves; (e) prestación de servicios de atención de patio y pista, abastecimiento del encargado de limpieza a bordo de aeronaves; (f) Prestación de servicios de ingeniería, asistencia técnica y demás actividades relacionadas con la industria aeronáutica; (g) realización de instrucción y entrenamiento, relacionados a las actividades aeronáuticas; (h) análisis y desarrollo de programas y sistemas; (i) compra y venta de piezas, accesorios y equipos aeronáuticos; (j) desarrollo y ejecución de otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo, además de las arriba expresamente enumeradas; (k) importación y exportación de aceite lubricante acabado; y (l) explotación de los servicios de corresponsales bancarios; e (m) almacenamiento y depósito de todo tipo de productos, sólidos, líquidos y gases en nombre de terceros.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 1.170.062

**Participación 2019:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 7,05768%

**Presidente Directorio:** Jerome Paul Jacques Cadier

### Directores:

Jerome Paul Jacques Cadier – Director Presidente

Jefferson Cestari – Director Financiero

Euzébio Angelotti Neto – Director de Operaciones

### ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A.

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Brasil en agosto de 1995.

**Objeto:** (a) explotación de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, cargas y servicios postales, domésticas e internacionales, de conformidad con la legislación vigente; (b) explotación de actividades auxiliares de transporte aéreo, tales como, atención, limpieza y remolque de aeronaves, monitoreo de cargas, despacho operacional de vuelo, check in y check out y demás servicios previstos en legislación propia; (c) alquiler mercantil y operativo, así como el transporte de aeronaves; (d) explotación de los servicios de mantenimiento y comercialización de partes, piezas y equipos de aeronaves; y (e) desarrollo y ejecución de otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo, además de las anteriormente expresamente enumeradas.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 12.577

**Participación 2019:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,04290%

**Presidente Directorio:** Jerome Paul Jacques Cadier

**Directores:**

Jerome Paul Jacques Cadier – Director Presidente  
Diogo Abadio – Director Comercial  
Jefferson Cestari – Director Financiero

**Transportes Aereos del Mercosur S.A.**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Paraguay.

**Objeto:** Tiene un objeto social amplio que incluyen actividades aeronáuticas, comerciales, turísticas, de servicios, financiera, representaciones, e inversoras, con énfasis en actividades aeronáuticas de transporte regular y no regular, interno e internacional de personas, cosas y/o correspondencia entre otras, comerciales y de prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica en todo tipo de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para aeronavegabilidad, entre otros.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 10.143

**Participación 2019:** 94,98%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,13485%

**Presidente Directorio:** Rosario Altgelt

**Directores:**

Ejecutivo: Enrique Alcaide Hidalgo  
Titular: Esteban Burt  
Titular: Diego Martínez  
Titular: Dario Maciel Martinez  
Suplente: Augusto Sanabria Benítez

**Administradores:**

Enrique Alcaide Hidalgo  
Esteban Burt Artaza  
Diego Martinez  
Maria Emiliana Duarte León  
Luis Galeano

**Fidelidade Viagens e Turismo S.A.**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Brasil en diciembre de 2013.

**Objeto:** (i) dedicación a las actividades de agencias de viajes y turismo, privadas y no privadas, previstas en la legislación turística vigente; y (ii) administración y explotación de actividades turísticas para eventos y ocio.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 29.379

**Participación 2019:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,10315%

**Directores:**

Jerome Paul Jacques Cadier – Director Presidente  
Jefferson Cestari – Director  
Euzébio Angelotti Neto – Director

**Corsair Participações S.A.**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Brasil en enero de 2011.

**Objeto:** (i) La participación en otras sociedades civiles o comerciales, a condición de accionista o acreedor; y (ii) La administración de bienes propios.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 47

**Participación 2019:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,00526%

**Presidente Directorio:** Carlos Eduardo Prado

**Directores:**

Carlos Eduardo Prado – Director Presidente  
Euzébio Angelotti Neto – Director

**TP Franchising Ltda.**

**Individualización:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Brasil en agosto de 2004.

**Objeto:** (a) la concesión de franquicias; (b) la cesión temporal, gratuita o remunerada, a sus franquiciados, de derechos de uso de marcas, sistemas, conocimientos, métodos, patentes, tecnología de actuación y cualesquiera otros derechos, intereses o bienes, muebles o inmuebles, tangibles o intangibles, de que la Sociedad, sea o venga a ser titular o licenciada, relacionados al de-

sarrollo, implantación, operación o administración de las franquicias que vaya a conceder; (c) el desarrollo de cualquier actividad necesaria para asegurar, en la medida de lo posible, el mantenimiento y el perfeccionamiento continuo de los patrones de actuación de su red de franquicias; (d) el desarrollo de modelos de implantación, operación y administración de la red de franquicias y su transmisión a los franquiciados; y (e) la distribución, venta y comercialización de pasajes aéreos y productos relacionados, así como cualquier negocio relacionado o accesorios a su finalidad principal, pudiendo, además, participar en otras sociedades como socia o accionista, en Brasil o en el Exterior, o en consorcios, así como emprender proyectos propios, o asociarse a proyectos de terceros, incluso para fines de disfrute de incentivos fiscales, de acuerdo con la legislación vigente.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 7

**Participación 2019:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,00471%

**Administradores:**

Jerome Paul Jacques Cadier  
Jefferson Cestari  
Euzébio Angelotti Neto

## LAN CARGO S.A Y FILIALES

**Constitución:** Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de mayo de 1970, otorgada en la Notaría de Sergio Rodríguez Garcés, constitución que se materializó con el aporte de los activos y pasivos de la sociedad Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituida con fecha 3 de septiembre de 1958 en la Notaría de Santiago de don Jaime García Palazuelos.

Por escritura pública de fecha 20 de noviembre de 1998, y cuyo extracto fue inscrito a fojas 30.091 número 24.117 del Registro de Comercio de Santiago y publicado en Diario Oficial de fecha 3 de diciembre de 1998, Ladeco S.A. se fusionó por incorporación a la filial de Lan Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública de 22 de octubre de 2001 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Ladeco S.A. de misma fecha, se modificó la razón social a "Lan Chile Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 27.746 número 22.624 correspondiente al año 2001 y se publicó en el Diario Oficial de 5 de Noviembre de 2001. El cambio de nombre tuvo vigencia a contar del 10 de diciembre de 2001.

Por escritura pública de 23 agosto de 2004 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Lan Chile Cargo S.A. de 17 de agosto

de 2004, se modificó la razón social a "Lan Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 26.994 número 20.082 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 30 de agosto de 2004.

La Sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 20 de marzo de 2018, otorgada en la Notaría de don Patricio Raby Benavente, inscrita a fojas 28810, número 15276 del registro de Comercio de Santiago del año 2018, y publicado en Diario Oficial de fecha 2 de agosto de 2018, en virtud de la cual se redujo la cantidad de directores.

**Objeto:** Realizar y desarrollar, sea por cuenta propia o ajena, lo siguiente: el transporte en general en cualquiera de sus formas y, en particular, el transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia, dentro y fuera del país; las actividades turísticas, de hotelería y demás complementarias a ellas, en cualquiera de sus formas, dentro y fuera del país; la compra, venta, fabricación y/o integración, mantenimiento, arrendamiento o cualquier otra forma de uso o goce, sea por cuenta propia o de terceros, de aviones, repuestos y equipos aeronáuticos, y la explotación de ellos a cualquier título; la prestación de toda clase de servicios y asesorías relacionados con el transporte en general y, en particular, con el transporte aéreo en cualquiera de sus formas, sea de apoyo terrestre, de mantenimiento, de asesoría técnica o de otra especie, dentro y fuera del país, y

toda clase de actividades y servicios relacionados con el turismo, hotelería y demás actividades y bienes antes referidos, dentro y fuera del país. En el cumplimiento de los objetivos anteriores, la Compañía podrá realizar inversiones o participar como socia en otras sociedades, sea adquiriendo acciones o derechos o intereses en cualquier otro tipo de asociación, así fuere en las ya existentes o que se formen en el futuro y, en general, ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos necesarios y pertinentes a los fines indicados.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 83.226

**Resultado del Ejercicio:** MUS\$ 4.210

**Participación 2019:** 99,89810%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 1,6566%

**Presidente Directorio:**

Enrique Cueto Plaza

**Directores:**

Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivos LATAM)

Ramiro Alfonsin Balza (Ejecutivos LATAM)

Enrique Cueto Plaza (Ejecutivos LATAM)

**Gerente General:**

Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivos LATAM)

## SOCIEDADES FILIALES DE LAN CARGO S.A

### **Fast Air Almacenes de Carga S.A.**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Chile.

**Objeto:** Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados en la Ordenanza de Aduanas, su reglamento y demás normas correspondientes.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 6.741

**Participación 2019:** 99,89%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,03595%

**Directores:**

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawiewitsch (Ejecutivo LATAM)

**Gerente General:**

Javier Andrés Durán Fernández (Ejecutivo LATAM)

### **Prime Airport Services Inc. y filial**

**Individualización:** Corporation constituida en Estados Unidos.

**Objeto:** Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados en la Ordenanza de Aduanas, su reglamento y demás normas correspondientes.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 2

**Participación 2019:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** (0,00490%)

**Directores:**

Rene Pascua

Mathias Herceg (Ejecutivo LATAM)

**Lan Cargo Overseas Limited y filiales**

**Individualización:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Bahamas.

**Objeto:** Participar en cualquier acto o actividad que no esté prohibida por cualquier ley que se encuentre en vigor en las Bahamas.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 55

**Participación 2019:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,15981%

**Directores:**

Andres del Valle Eitel (Ejecutivos LATAM)

Jan Hendrik Siemssen

**Transporte Aéreo S.A.**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Chile.

**Objeto:** Participar en cualquier acto o actividad que no esté prohibida por cualquier ley que se encuentre en vigor en las Bahamas.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 11.800

**Participación 2019:** 99,99%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 1,02861%

**Directores:**

Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

**Gerente General:**

José Tomás Covarrubias Cervero (Ejecutivo LATAM)

**Consortio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo S.R.L.**

**Individualización:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Argentina.

**Objeto:** Por cuenta propia y/o de terceros a la prestación de servicios como agente de carga aérea y marítima, operación de contenedores aéreos y marítimos, control de carga y descarga de aeronaves convencionales, cargueros, buques convencionales y buques porta contenedores, consolidación y desconsolidación, operaciones y contratos con compañías de transporte, de distribución y promoción de cargas aéreas, marítimas, fluviales y terrestres, y actividades y servicios relacionados, importación y exportación: tales operaciones serán realizadas de acuerdo a la forma prevista por las leyes del país y reglamentaciones que regulen esas profesiones y actividades, las disposiciones legales de aduana y reglamentos de la Prefectura Naval Argentina, Fuerza Aérea Argentina, así como encarar a terceros la realización de tareas asignadas por la legislación vigente para despachantes de aduana; también depósito y transporte por cuenta propia y/o de terceros de frutos, productos, materias primas, mercaderías en general y todo tipo de documentación: embalaje de mercaderías en general, por cuenta propia y/o de terceros. En el desempeño de esas funciones la sociedad podrá inscribirse como agente marítimo, aéreo, importador y exportador, contratista y proveedora marítima y aérea ante las autoridades competentes. Al propio tiempo, desarrollará actividades postales destinadas a la admisión, clasificación, transporte, distribución y entrega de correspondencia, cartas, portales, encomiendas de hasta 50 kilogramos, que se realicen dentro de la República Argentina y desde o hacia el exterior. Esta actividad incluye la desarrollada por

los llamados courriers, o empresas de courier y toda otra actividad asimilada o asimilable conforme lo dispuesto en el Art. 4 del Decreto 1187/93. La sociedad podrá también desarrollar el proceso logístico consistente en el traslado, almacenamiento, ensamble, fraccionamiento, empaque, acondicionamiento de mercadería en general para su posterior transporte y distribución al cliente final en conjunto con el gerenciamiento de la información pertinente al cumplimiento de este objetivo, es decir: el proceso logística de la toma de materia prima en el proveedor hasta la entrega del producto terminado en el cliente y la reglamentación de información que garantice la eficiencia de esta gestión.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 68

**Participación 2019:** 99,99%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** (0,00005%)

**Director:** Esteban Bojanich

**Lan Cargo Inversiones S.A. y filial**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Chile.

**Objeto:** a) El comercio del transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, correo y/o carga, y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena; b) La prestación de servicios relacionados con el mantenimiento y

reparación de aeronaves, propias o de terceros; c) El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; d) El desarrollo y/o participación en toda clase de inversiones, tanto en Chile como en el extranjero, en materias relacionadas directa o indirectamente con asuntos aeronáuticos y/o con los demás objetos sociales; y e) El desarrollo y la explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 125

**Participación 2019:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** (0,06387%)

#### **Directores:**

Andrés Bianchi Urdinola Plaza (Ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

**Gerente General:** Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)

#### **Connecta Corporation**

**Individualización:** Corporation constituida en Estados Unidos.

**Objeto:** Propiedad, arrendamiento operativo y sub-arrendamiento de aeronaves.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 1

**Participación 2019:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,19010%

**Gerente General:** Andrés Bianchi Urdinola

#### **Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (Subsidiaria de LAN Cargo Inversiones)**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Colombia.

**Objeto:** La prestación del servicio de transporte público aéreo comercial de carga y correo dentro del territorio de la República de Colombia, y desde y hacia Colombia. Como objeto social secundario la sociedad podrá prestar servicios de mantenimiento a sí misma y a terceros; operar su escuela de operaciones y prestar servicios de instrucción teórica y práctica, y de entrenamiento a personal aeronáutico propio o de terceros en sus diferentes modalidades y especialidades; importar para sí o para terceros repuestos, partes y piezas relacionadas con la actividad aeronáutica; prestar servicios aeroportuarios a terceros; representar o agenciar a empresas aéreas nacionales o extranjeras, de pasajeros o de carga, y en general a empresas que presten servicios en el sector aeronáutico.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 774

**Participación 2019:** 90,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,03515%

#### **Directores:**

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal)

Jose Mauricio Rodríguez Munera (principal)

Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)

Andrés Bianchi Urdinola (suplente)

Santiago Alvarez Matamoros (principal)

Helen Victoria Warner Sanchez (suplente)

#### **Administración:**

Jaime Antonio Gongora Esguerra (Representante Legal Principal)

Erika Zarante Bahamon (Representante Legal Suplente)

#### **Mas Investment Limited (Subsidiaria de LAN Overseas Limited)**

**Individualización:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Bahamas.

**Objeto:** Realizar toda actividad no esté prohibida bajo la ley de Bahamas y específicamente tener propiedad en otras filiales de LATAM.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 1.446

**Participación 2019:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,13648%

#### **Directores:**

Andrés Enrique Del Valle Eitel

Jan Hendrik Siemssen

Ewa Jurczak

#### **Inversiones Áreas S.A (Subsidiaria de Mas Investmet Limited)**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Perú.

**Objeto:** Promover, constituir, organizar, explotar y tomar participación en el capital y patrimonio de todo género de sociedades mercantiles, civiles, asociaciones o empresas industriales, comerciales, de servicio o de cualquier otra índole, tanto nacionales como extranjeras, así como participar en su administración o liquidación. \*La adquisición, enajenación y en general la negociación con todo tipo de acciones, partes sociales, y decualquier título-valor permitido por la ley...\*La prestación o contratación de servicios técnicos, consultivos y de asesoría, así como la celebración de los contratos o convenios para la realización de estos fines.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 428

**Participación 2019:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,01833%

**Presidente Directorio:** Jorge Alejandro Villa Mardel

#### **Directores:**

Jorge Alejandro Villa Mardel

Andrés Enrique del Valle Eitel

Ramiro Diego Alfonsín Balza

**Gerente General:** Silvana Mugerza Mori

## Americonsult S.A de C.V.

**Individualización:** Sociedad Anónima de Capital Variable constituida en México.

**Objeto:** Impartir y recibir toda clase de servicios técnicos, de administración y de asesoramiento a empresas industriales, comerciales y de servicios; Promover, organizar, administrar, supervisar, impartir y dirigir cursos de capacitación de personal; Realizar toda clase de estudios, planes, proyectos, trabajos de investigación; Contratar al personal profesional y técnico necesario.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 5

**Participación 2019:** 49,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** (0,01505%)

### Administración:

Diana Olivares (Presidente del Consejo)  
Eduardo Opazo (Secretario)  
Francisco José Sánchez González (Comisario)  
Raúl Moreno González (Comisario Suplente)

## Americonsult de Guatemala S.A. (Subsidiaria de Americonsul S.A de C.V)

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Guatemala.

**Objeto:** Facultades para representar, intermediar, negociar y comercializar; Desarrollar todo tipo de

actividades comerciales e industriales; Todo tipo de comercio en General. Objeto amplio que permite toda clase de operaciones en el país.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 76

**Participación 2019:** 99,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% sobre Activos de la Matriz:** 0,00064%

**Presidente Directorio:** Luis Ignacio Sierra Arriola

### Director:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

### Administración:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

## Americonsult de Costa Rica S.A. (Subsidiaria de Americonsul S.A de C.V)

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Costa Rica.

**Objeto:** Comercio en general industria, agricultura y ganadería.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 20

**Participación 2019:** 99,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% sobre Activos de la Matriz:** 0,00561%

### Administración:

Luis Ignacio Sierra Arriola  
Luis Miguel Renguel López

Tomás Nassar Pérez  
Marjorie Hernández Valverde.  
Alejandro Fernández Espinoza (Tesorero)

## LATAM AIRLINES PERÚ S.A

**Constitución:** Sociedad anónima constituida en el Perú el 20 de febrero de 1997.

**Objeto:** Prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, a nivel nacional e internacional, de conformidad con la legislación de aeronáutica civil.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 4.341

**Resultado del Ejercicio:** MUS\$ (3.550)

**Participación 2019:** 70,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% sobre Activos de la Matriz:** 0,04121%

### Presidente Directorio:

Cesar Emilio Rodríguez Larraín Salinas

### Directores:

César Emilio Rodríguez Larraín Salinas  
Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)  
Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)  
Jorge Harten Costa  
Andrés Rodríguez Larraín Miró Quesada  
Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada  
Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

**Gerente General:** Manuel Van Oordt

## INVERSIONES LAN S.A

**Constitución:** Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 23 de enero de 1990, otorgada en la Notaría de Humberto Quezada M., inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 3.462 N°1.833 del año 1990, y publicada en el Diario Oficial del día 2 de febrero de 1990.

**Objeto:** Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean éstos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Además, la Sociedad podrá formar otros tipos de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas y liquidarlas.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 458

**Resultado del Ejercicio:** MUS\$ (54)

**Participación 2019:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre Activos de la Matriz:** 0,00607%

### Presidente Directorio:

Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)  
Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)  
Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

### Gerente General:

Gregorio Bekes (Ejecutivo LATAM)

## SOCIEDAD FILIAL DE LATAM TRAVEL CHILE S.A. Y PARTICIPACIÓN

### Latam Travel Chile II S.A.

**Individualización:** Sociedad Anónima constituido en Chile.

**Objeto:** La explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general; la intermediación de servicios turísticos tales como : (a) la reserva de plazas y venta de boletos en toda clase de medios de transporte nacionales e internacionales, (b) la reserva , adquisición y venta de alojamiento y servicios turísticos, boletos o entradas a todo tipo de espectáculos, museos, monumentos y áreas protegidas en el país, (c) la organización, promoción y venta de los denominados paquetes turísticos, entendiéndose como tales el conjunto de servicios turísticos (mantención, transporte, alojamiento, etc), ajustado o proyectado a solicitud del cliente a un precio preestablecidos, para ser operados dentro del territorio nacional, (d) el transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo y fluvial dentro y fuera del territorio nacional, (e) el arriendo y fletamento de aviones, barcos, autobuses, trenes y otros medios de transporte para la presentación de servicios turísticos; (f) el comercio de transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, carga o correo (g) todo otro relacionado directa o indirectamente con la prestación de los servicios antes descritos.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 10  
**Participación 2019:** 99,99%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** (0,00323%)

**Directores:**  
Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)  
Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)  
Ramiro Alfonsin Balza (Ejecutivo LATAM)

**Gerente General:**  
Federico Helman (Ejecutivo LATAM)

### LATAM TRAVEL S.R.L.

**Constitución:** Sociedad anónima constituida en Chile.

**Objeto:** Explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 0  
**Participación 2019:** 99,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** (0,00011%)

**Directores:**  
Armando Valdivieso Montes (Ejecutivos LATAM)  
Andrés del Valle Eitel (Ejecutivos LATAM)  
Damián Scokin (Ejecutivos LATAM)

## LAN PAX GROUP S.A. Y FILIALES

**Constitución:** Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 27 de Septiembre de 2001, otorgada en la Notaría de Santiago de don Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 25.636 N° 20.794 de 04 de octubre del año 2001 y publicada en el Diario Oficial del día 6 de Octubre de 2001.

**Objeto:** Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Dentro de su giro, la sociedad podrá formar todo tipo de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas, liquidarlas. En general podrá adquirir y enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, sea por cuenta propia o ajena, así como realizar todo tipo de actos y celebrar toda clase de contratos que sean conducentes a sus finalidades. Ejercer el desarrollo y explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 425  
**Resultado del Ejercicio:** MUS\$ (26.551)  
**Participación 2019:** 99,83610%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** (4,06211%)

**Directores:**  
Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)  
Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)  
Ramiro Alfonsin Balza (Ejecutivo LATAM)  
**Gerente General:** Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)

## SOCIEDADES FILIALES DE LAN PAX GROUP S.A. Y PARTICIPACIONES

### Inversora Cordillera S.A. y filiales

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Argentina.

**Objeto:** Efectuar inversiones por cuenta propia o de terceros o asociada a terceros, en otras sociedades por acciones, cualquiera fuera su objeto, constituidas o a constituirse, dentro o fuera del territorio de la República Argentina, mediante la adquisición, constitución o enajenación de participaciones, acciones, cuotas, bonos, opciones, obligaciones negociables, convertibles o no, otros títulos valores mobiliarios u otras formas de inversión que sean permitidas, de acuerdo a las normas vigentes en cada momento, ya sea ello con la finalidad de mantenerlas en cartera o enajenarlas total o parcialmente, según el caso. Para ello, la sociedad podrá realizar todas las operaciones que no le sean prohibidas por la ley a los fines del cumplimiento de su objeto y tiene la plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 423.207  
**Participación 2019:** 99,83610%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 1,93844%

**Presidente del Directorio:** Jorge L. Perez Alati

**Directores:**

Jorge L. Perez Alati (Presidente)  
Manuel M. Benites (Vicepresidente)  
Rosario Altgelt (Directora Titular)

**LATAM Travel S.A.**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Argentina.

**Objeto:** Realizar por cuenta propia o de terceros y/o asociada con terceros, en el país y/o en el exterior, las siguientes actividades y operaciones: A) COMERCIALES: Realizar, intervenir, desarrollar o diseñar todo tipo de operaciones y actividades que involucren la venta de pasajes aéreos, terrestres, fluviales y marítimos, tanto en el ámbito nacional como en el extranjero, o a cualquier otro servicio que se relacione con la industria del turismo en general. Los servicios antes mencionados podrán ejecutarse por cuenta y orden de terceros, por mandato, comisión, mediante el empleo de los sistemas o métodos que se consideren convenientes a tal fin, sean dichos métodos manuales, mecánicos, electrónicos, telefónicos, a través de Internet, o de cualquier otra clase o tecnología que resulte idónea al efecto. La Sociedad podrá realizar actividades concurrentes o conexas con el objeto descrito, tales como compraventa, importación, exportación y reexportación, licenciamiento y representación de todo tipo de bienes, servicios, “know-how” y tecnología, vinculados directa o indirectamente con el objeto descrito; comercializar por cualquier vía o título la tecnología que cree o cuya licencia o patente adquiera o administre; desarro-

llar, distribuir, promover y comercializar todo tipo de contenidos para medios de comunicación de cualquier especie. B) TURISTICAS: Mediante la realización de todo tipo de actividades vinculadas a la industria turística y hotelera, como operador responsable u operador de servicios de terceros o como agente de viajes. Mediante la preparación de programas de intercambio, turismo, excursiones, y giras; la intermediación y la reserva y locación de servicios en cualquier medio de transporte en el país o en el extranjero y venta de pasajes; intermediación en la contratación de servicios hoteleros en el país o en el extranjero; reserva de hoteles, moteles, apartamentos turísticos y otras facilidades turísticas; la organización de viajes y turismo de carácter individual o colectivo, excursiones o similares en el país o en el extranjero; la recepción y asistencia de turistas durante sus viajes y su permanencia en el país, la prestación a los mismos de los servicios de guías turísticos y el despacho de sus equipajes; la representación de otras agencias de viajes y turismo, compañías, empresas, o instituciones turísticas tanto nacionales como extranjeras, a fin de prestar en su nombre cualquiera de estos servicios. C) MANDATARIA: Mediante la aceptación, desempeño y otorgamiento de representaciones, concesiones, comisiones, agencias y mandatos en general. D) CONSULTORIA: Realización de servicios de consultoría, asesoramiento y administración en todo lo relacionado con la organización, instalación, atención, desarrollo, soporte y promoción de empresas relacionadas con la actividad aerocomercial, sin ser excluyente dicha actividad, en los campos de administración, industrial, comercial, técnico, publicitario, los que serán prestados, cuando

la índole de la materia así lo requiera, por profesionales con título habilitante según las respectivas reglamentaciones, y el suministro de sistemas de organización y administración, cuidado, mantenimiento y vigilancia y del personal idóneo y especialmente preparado que se requiera para efectuar dichas tareas. E) FINANCIERAS: Mediante la participación en otras sociedades creadas o a crearse, ya sea por medio de la adquisición de acciones en sociedades constituidas o mediante la constitución de sociedades, mediante el otorgamiento y obtención de créditos, préstamos, adelantos de dinero con o sin garantía real o personal; el otorgamiento de garantías y fianzas a favor de terceros a título gratuito u oneroso; la colocación de sus fondos en moneda extranjera, oro o divisas, o en depósitos bancarios de cualquier tipo. A tales fines la sociedad tiene plena capacidad jurídica para ejercer todos los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto, e incluso para contraer empréstitos en forma pública o privada mediante la emisión de debentures y obligaciones negociables y la realización de toda clase de operaciones financieras con excepción de las comprendidas en la Ley 21.526 y toda otra que requiera el concurso público.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 436.858  
**Participación 2019:** 100,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 0,81207%

**Directores:**

Nicolas Obejero  
Diego Alejandro Martínez

**Atlantic Aviation Investments LLC**

**Individualización:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

**Objeto:** Todo negocio lícito que la empresa puede emprender.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 1  
**Participación 2019:** 99,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 0,05430%

**Director:** Andrés del Valle Eitel

**Administración:**

Andrés del Valle (Ejecutivo LATAM)

**LATAM-Airlines Ecuador S.A.**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Ecuador.

**Objeto:** Transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en forma combinada.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 1.000  
**Participación 2019:** 55,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 0,00864%



**Directores:**

Xavier Rivera  
Maximiliano Naranjo  
Daniel Leng  
Professional Counsellor C.L.

**Presidente Ejecutivo:** Maximiliano Naranjo

**Holdco Ecuador S.A.**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Chile.

**Objeto:** Efectuar toda clase de inversiones con fines rentísticos en bienes corporales o incorporeales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 351.174

**Participación 2019:** 99,999%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre Activos de la Matriz:** 1,65760%

**Directores:**

Antonio Stagg (Ejecutivo LATAM)  
Manuel Van Oordt (Ejecutivo LATAM)  
Mariana Villagómez (Ejecutivo LATAM)

**Gerente General:**

Ramiro Alfonsin Balza (Ejecutivo LATAM)

**Aerovías de Integración Regional S.A., Aires S.A.**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Colombia.

**Objeto:** El objeto social de la compañía será la explotación de servicios de transporte aéreo comercial, nacional o internacional, en cualquiera de sus modalidades, y por lo tanto, la celebración y ejecución de contratos de transporte de pasajeros, cosas y equipajes, correo y carga en general, de conformidad con los permisos de operaciones que para tales efectos expida la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, o de la entidad que en el futuro haga sus veces, ciñéndose en su totalidad a las disposiciones del Código de Comercio, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y cualquier otra normatividad que regule la materia. Igualmente, la prestación de servicios de mantenimiento y adecuación de los equipos relacionados con la explotación de servicios de transporte aéreo, dentro como fuera del país. En desarrollo de este objeto la sociedad estará autorizada para invertir en otras compañías, nacionales o extranjeras, con un objeto igual, similar o complementario al de la sociedad. Para el cumplimiento del objeto social, la compañía podrá, entre otros: (a) hacer la revisión, inspección, mantenimiento y/o reparación de aeronaves propias y de terceros, así como de sus repuestos y accesorios, a través de los Talleres de Reparaciones Aeronáuticas de la Compañía, realizando para ello las capacitaciones que sean necesarias para este fin; (b) organizar, constituir e invertir en empresas

de transporte comercial en Colombia o en el exterior, para explotar industrial o comercialmente la actividad económica que constituye su objeto, en consecuencia la empresa podrá adquirir a cualquier título las aeronaves, repuestos, partes y accesorios de todo genero, necesarios para el transporte público y aéreo y enajenarlos, y montar y explotar talleres para la reparación y mantenimiento de las aeronaves; (c) celebrar contratos de arrendamiento, fletamento, códigos compartidos, locación o cualquier otro sobre aeronaves para ejercer su objeto; (d) explotar líneas regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correos y valores, así como el vehículo que permita coordinar el desarrollo de la gestión social; (e) integrarse con empresas iguales, similares o complementarias para explotar su actividad; (f) aceptar representaciones nacionales o extranjeras de servicios del mismo ramo o de ramos complementarios; (g) adquirir bienes muebles e inmuebles para el desarrollo de sus fines sociales, erigir estas instalaciones o construcciones, como bodegas depósitos, oficinas etc., enajenarlos o gravarlos; (h) hacer las importaciones y exportaciones, así como todas las operaciones de comercio exterior que se requieran; (i) tomar dinero a interés y dar en garantías personales reales y bancarias, ya sea para sí o para terceros; (j) celebrar toda clase de operaciones con títulos valores, así como compraventa de obligaciones adquiridas por terceros cuando tengan como efecto el beneficio económico o patrimonial de la compañía, y obtener empréstitos por medio de bonos o títulos representativos de obligaciones; (k) contratar con terceros la

administración y explotación de los negocios que organice para el logro de sus fines sociales, (l) celebrar contratos de sociedades y adquirir acciones o participaciones en las ya constituidas, sean nacionales o del exterior; hacer aportes a unas y otras, (m) fusionarse con otras sociedades y asociarse con entidades iguales para procurar el desarrollo del transporte aéreo o con otros fines gremiales; (n) promover, asistir técnicamente, financiar o administrar empresas o sociedades relacionadas con el objeto social; (ñ) celebrar o ejecutar todo género de contratos civiles o comerciales, industriales o financieros que sean necesarios o convenientes al logro de sus fines propios; (o) celebrar negocios y cumplir actividades que procuren clientela, y obtener de las autoridades competentes las autorizaciones y licencias necesarias para la prestación de sus servicios; (p) el desarrollo y la explotación de otra actividades derivadas del objeto social y/o vinculados, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo, incluyendo la prestación de servicios turísticos bajo cualquier modalidad permitida por la ley tales como las agencias de viajes; (q) ocuparse de todo negocio o actividad lícita, sea o no de comercio, siempre y cuando esté relacionada con su objeto social o que permita la explotación más racional del servicio público que va a prestar; y (r) efectuar inversiones de cualquier clase para emplear los fondos y reservas que se constituyan de acuerdo con la ley o los presentes estatutos.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 3.389  
**Participación 2019:** 99,017%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 0,51220%

#### Directores:

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal)  
Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)  
José Mauricio Rodríguez Munera (principal)  
Gabriel Vallejo López (suplente)  
Helen Victoria Warner Sanchez (suplente)  
Santiago Alvarez Matamoros (principal)

#### Administración:

Erika Zarante Bahamon (Representante Legal Principal)  
Jaime Antonio Gongora Esguerra (Representante Legal Suplente)

#### Lan Argentina S.A (Subsidiaria de Inversora Cordillera S.A.)

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Argentina.

**Objeto:** Realizar por cuenta propia o ajena, en forma o independiente o asociada a terceros en el país o en el extranjero, las siguientes actividades: I) AERONAUTICA: En todas sus manifestaciones, transporte aéreo regular y/o no regular (chárter contratado y de taxi-aéreo), interno e internacional de personas o cosas, correspondencia, clea-

ring, trabajos y servicios aéreos en general como concesión pública o particular; explotar servicios públicos, escuela de pilotaje y entrenamiento de personal relacionado a la aeronavegación, diseño, ingeniería, investigación, ensamblado, fabricación, importación y/o exportación de todo tipo de aeronaves y sus partes, equipos, accesorios y materiales para la aeronavegación, así como prestar servicios de mantenimiento y asistencia técnica de los mismos. II) COMERCIALES: Mediante la compra, venta, permuta, locación, en todas sus modalidades, leasing, renting, importación y exportación de todo tipo de bienes, suministro y cesión de aeronaves, sus partes, componentes, accesorios, materiales e insumos, intermediación en la formalización de los seguros que cubran los riesgos de los servicios contratados y la realización de toda clase de operaciones comerciales que normalmente tienen lugar en los aeropuertos. III) TURISTICA: Mediante la creación, desarrollo y explotación de centros turísticos e inmuebles destinados al alojamiento de personas así como también la actividad turística en todas sus formas incluyendo dentro de ello el alquiler de automotores, sistemas de reservas turísticas. IV) SERVICIOS: Mediante la prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica en todo tipo de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para la aeronavegación, servicios de reserva por computación, de transportes de personas y/o cargas y/o correspondencia, por tierra o agua, como accesorio del transporte aeronáutico y/o integrando un transporte combinado con éste, así como también toda clase de asistencia a actividades de

aeronavegación, como la previsión de alimentos y/o elementos de uso a bordo. V) MANDATOS: Cumplir mandatos y comisiones. VI) FINANCIERAS: Realizar cualquier tipo de operaciones financieras, en general, con exclusión de las previstas en la Ley de Entidades Financieras y toda otra que requiera concurso público. VII) REPRESENTACIONES: De personas nacionales y extranjeras relacionadas con las actividades atinentes a su objeto social. VIII) INVERSORA: Constituir y participar en sociedades por acciones, promover su formación, invirtiendo en ellas el capital necesario a esos fines y prestarles servicios dentro de los límites que se establezcan. A tales fines, la Sociedad tiene plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no le sean prohibidos por las leyes o por este Estatuto.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 423.207  
**Participación 2019:** 99,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 1,93844%

#### Directores:

Manuel María Benites  
Jorge Luis Perez Alati  
Rosario Altgelt

#### Administración:

Manuel María Benites  
Jorge Luis Perez Alati  
Rosario Altgelt  
María Marta Forcada

Jerónimo Cortes  
Federico Jäger  
Norberto Díaz  
Gregorio Bekes  
Andres del Valle

#### TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

**Constitución:** Constituida como Sociedad Anónima por escritura pública de fecha 23 de diciembre de 1997 en Santiago de Chile, procediendo a su inscripción en el Registro de Comercio de Santiago en la foja 878 número 675 del año 1998.

**Objeto:** Su objeto social es proveer servicios de entrenamiento técnico y otro tipo de servicios relacionados con el anterior.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 714  
**Resultado del Ejercicio:** MUS\$ (282)  
**Participación 2019:** 99,83610%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** (0,00618%)

#### Directores:

Sebastián Acuto (Ejecutivo LATAM)  
Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)  
Hernán Pasman (Ejecutivo LATAM)

#### Gerente General:

Guido Opazo Aneotz (Ejecutivo LATAM)

## JARLETUL S.A.

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Uruguay en Noviembre de 2017.

**Objeto:** Su objeto social, es la explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 0  
**Resultado del Ejercicio:** MUS\$ (90.736)  
**Participación 2019:** 100,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** (0,003%)

**Presidente Directorio:**  
Javier Norberto Macías Raschía

**Director:** Patricia Cáceres Araya

## PROFESIONAL AIRLINE SERVICES INC.

**Constitución:** Sociedad constituida en Estados Unidos, en febrero de 1994.

**Objeto:** Su objeto social, es Servicios de dotación del personal de aeropuertos.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 63  
**Resultado del Ejercicio:** MUS\$ 1.096  
**Participación 2019:** 100,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** 0,007%

**Director:** Paola Penarete

## LATAM FINANCE LIMITED.

**Constitución:** Sociedad constituida en Islas Caimán, en septiembre de 2016.

**Objeto:** Su objeto es emisión de bono securitizado.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 0  
**Resultado del Ejercicio:** MUS\$ (90.736)  
**Participación 2019:** 100,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** (0,79%)

**Presidente Directorio:**  
No aplica

**Directores:**  
Andrés del Valle Eitel  
Ramiro Alfonsín Balza  
Joaquín Arias Acuña

## PEUCO FINANCE LIMITED.

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Islas Caimán, en noviembre de 2015.

**Objeto:** Su objeto es participación de financiamiento de aeronaves.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 0  
**Resultado del Ejercicio:** MUS\$ 0  
**Participación 2019:** 100,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** 0%

**Presidente Directorio:**  
No aplica

**Directores:**  
Andrés del Valle Eitel  
Joaquín Arias Acuña

**ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ**
**TAM S.A. Y FILIALES  
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$ Re-expresado
Total activos corrientes	2.583.040	2.007.830
Total activos no corrientes	2.456.199	2.412.716
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>5.039.239</b>	<b>4.420.546</b>
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$ Re-expresado
Total pasivos corrientes	2.558.655	1.832.796
Total pasivos no corrientes	941.279	1.423.221
<b>TOTAL PASIVOS</b>	<b>3.499.934</b>	<b>3.256.017</b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.537.799	1.095.695
Participaciones no controladoras	1.506	68.834
<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>1.539.305</b>	<b>1.164.529</b>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b>5.039.239</b>	<b>4.420.546</b>

**TAM S.A. Y FILIALES  
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN**

	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2018
	MUS\$	MUS\$ Re-expresado
Ingresos de actividades ordinarias	5.013.294	4.650.526
Costo de ventas	(4.093.465)	(3.738.101)
Ganancia (Pérdida) bruta	919.829	912.425
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	348.149	549.936
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	270.031	459.740
Gasto por impuesto a las ganancias	(83.892)	(94.944)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	186.139	364.796
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	185.720	334.342
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	419	30.454
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	186.139	364.796

TAM S.A. Y FILIALES  
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
<b>GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b>186.139</b>	<b>364.796</b>
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	46.522	(351.870)
Impuesto a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se clasificarán al resultado del ejercicio	(1.390)	1.137
Otro resultado integral	45.132	(350.733)
Total resultado integral	<u>231.271</u>	<u>14.063</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	231.271	14.063
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<b><u>231.271</u></b>	<b><u>14.063</u></b>

TAM S.A. Y FILIALES  
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <b>controladora</b> MUS\$	Participaciones no <b>controladora</b> MUS\$	Patrimonio <b>total</b> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2019	1.095.695	68.834	1.164.529
Total resultado integral	102.515	128.756	231.271
Total transacciones con los accionistas	339.589	(196.084)	143.505
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2019	<u>1.537.799</u>	<u>1.506</u>	<u>1.539.305</u>

**TAM S.A. Y FILIALES  
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO – MÉTODO DIRECTO**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	795.468	86.452
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(328.102)	40.553
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(393.503)	34.262
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	73.863	161.267
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	19.517	(174.491)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	93.380	(13.224)
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO</b>	<b>319.184</b>	<b>225.804</b>

**LAN CARGO S.A. Y FILIALES  
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	501.870	213.950
Total activos no corrientes	477.133	446.426
<b>Total activos</b>	<b>979.003</b>	<b>660.376</b>
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	447.569	141.378
Total pasivos no corrientes	182.829	173.642
<b>Total pasivos</b>	<b>630.398</b>	<b>315.020</b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	349.351	345.801
Participaciones no controladoras	(746)	(445)
<b>Total patrimonio</b>	<b>348.605</b>	<b>345.356</b>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b>979.003</b>	<b>660.376</b>

**LAN CARGO S.A. Y FILIALES**  
**ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
Ingresos de actividades ordinarias	679.204	694.280
Costo de ventas	<u>(738.243)</u>	<u>(720.092)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	(59.039)	(25.812)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	14.069	(32.141)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	14.120	(22.801)
Gasto por impuesto a las ganancias	(9.910)	7.416
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>4.210</u>	<u>(15.385)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>4.674</u>	<u>(15.446)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	<u>(464)</u>	<u>61</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>4.210</u>	<u>(15.385)</u>

**LAN CARGO S.A. Y FILIALES**  
**ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	4.210	(15.385)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuesto	(369)	(628)
Total otro resultado integral que se clasificará al resultado del ejercicio antes de impuesto	265	(524)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	(104)	(1.152)
Impuesto a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se clasificarán al resultado del ejercicio	100	166
Otro resultado integral	(4)	(986)
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<b><u>4.206</u></b>	<b><u>(16.371)</u></b>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	4.670	(16.432)
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	(464)	61
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<b><u>4.206</u></b>	<b><u>(16.371)</u></b>

**LAN CARGO S.A. Y FILIALES  
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO**

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladora MUS\$	Patrimonio total MUS\$
<b>Patrimonio</b>			
1 de enero de 2019	345.801	(445)	345.356
<b>Total resultado integral</b>	4.670	(464)	4.206
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	(1.120)	163	(957)
<b>Saldos finales ejercicio actual</b>			
31 de diciembre de 2019	<u>349.351</u>	<u>(746)</u>	<u>348.605</u>

**LAN CARGO S.A. Y FILIALES  
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO – MÉTODO DIRECTO**

	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$
		Re-expresado
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(11.294)	23.956
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(3.885)	133.825
	<u>(9.232)</u>	<u>(105.651)</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(24.411)	52.130
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO</b>	<u><b>58.317</b></u>	<u><b>82.728</b></u>



**LATAM AIRLINES PERÚ S.A.  
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**

<b>ACTIVOS</b>	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
Total activos corrientes	481.592	379.489
Total activos no corrientes	37.771	39.835
<b>Total activos</b>	<b>519.363</b>	<b>419.324</b>
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	508.541	406.159
Total pasivos no corrientes	2.131	3.062
<b>Total pasivos</b>	<b>510.672</b>	<b>409.221</b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	8.691	10.103
<b>Total patrimonio</b>	<b>8.691</b>	<b>10.103</b>
<b>Total patrimonio y pasivos</b>	<b>519.363</b>	<b>419.324</b>

**LATAM AIRLINES PERÚ S.A.  
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
Ingresos de actividades ordinarias	1.186.668	1.161.205
Costo de ventas	(1.054.610)	(1.007.508)
Ganancia (Pérdida) bruta	132.058	153.697
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(2.816)	27.068
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	5.065	7.861
Gasto por impuesto a las ganancias	(8.615)	(2.444)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(3.550)	5.417
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(3.550)	5.417
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(3.550)	5.417

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.  
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(3.550)	(5.417)
Total resultado integral	<u>(3.550)</u>	<u>(5.417)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(3.550)	(5.417)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(3.550)</u>	<u>(5.417)</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.  
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO – MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(30.385)	10.327
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(3.630)	(829)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>34.913</u>	<u>(40.872)</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	898	(31.374)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>898</u>	<u>(31.374)</u>
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>39.241</u>	<u>38.343</u>

**INVERSIONES LAN S.A.  
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	<b>2019</b> MUS\$	<b>2018</b> MUS\$
Total activos corrientes	1.271	1.325
Total activos no corrientes	58	58
Total activos	<u>1.329</u>	<u>1.383</u>
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	<b>2019</b> MUS\$	<b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	5	5
Total pasivos no corrientes	45	45
Total pasivos	<u>50</u>	<u>50</u>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	<u>1.279</u>	<u>1.333</u>
Participaciones no controladoras	-	-
Total patrimonio	<u>1.279</u>	<u>1.333</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>1.329</u>	<u>1.383</u>

**INVERSIONES LAN S.A.  
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN**

	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	<b>2019</b> MUS\$	<b>2018</b> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	-	14.828
Costo de ventas	-	(10.824)
Ganancia (Pérdida) bruta	-	4.004
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(8)	(4.313)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(54)	(4.408)
Gasto por impuesto a las ganancias	-	(366)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(54)</u>	<u>(4.774)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(54)</u>	<u>(4.774)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(54)</u>	<u>(4.774)</u>

**INVERSIONES LAN S.A.  
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(54)	(4.774)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuesto	-	(778)
Total otro resultado integral que se clasificará al resultado del ejercicio antes de impuesto	-	121
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	-	(657)
Impuesto a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se clasificarán al resultado del ejercicio	-	(33)
Otro resultado integral	-	(690)
Total resultado integral	<u>(54)</u>	<u>(5.464)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(54)</u>	<u>(5.464)</u>
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras		
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(54)</u>	<u>(5.464)</u>

**INVERSIONES LAN S.A.  
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO**

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladora MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2019	1.333	-	1.333
Total resultado integral	(54)	-	(54)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2019	<u>1.279</u>	<u>-</u>	<u>1.279</u>

**INVERSIONES LAN S.A.**  
**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(10)	(53)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	-	(1)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(10)	(54)
<b>EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO</b>	<b>459</b>	<b>469</b>

**LATAM TRAVEL S.R.L.**  
**ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	161	18
<b>Total activos</b>	<b>161</b>	<b>18</b>
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	138	39
<b>Total pasivos</b>	<b>138</b>	<b>39</b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	23	(21)
<b>Total patrimonio</b>	<b>23</b>	<b>(21)</b>
<b>Total patrimonio y pasivos</b>	<b>161</b>	<b>18</b>

LATAM TRAVEL S.R.L.  
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	166	33
Ganancia (Pérdida) bruta	166	33
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	44	(21)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	44	(21)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>44</u>	<u>(21)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	44	(21)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>44</u>	<u>(21)</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.  
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	44	(21)
Total resultado integral	<u>44</u>	<u>(21)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	44	(21)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>44</u>	<u>(21)</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.  
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO – MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	20	-
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	<u>20</u>	<u>-</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>20</u>	<u>-</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>20</u>	<u>-</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.  
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <b>controladora</b> MUS\$	Participaciones no <b>controladora</b> MUS\$	Patrimonio <b>total</b> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2019	(21)	-	(21)
Saldo inicial modificado Re-expresado	<u>(21)</u>	<u>-</u>	<u>(21)</u>
Total resultado integral	44	-	44
Saldos finales ejercicio actual	<u>23</u>	<u>-</u>	<u>23</u>
31 de diciembre de 2019			

**LATAM TRAVEL CHILE II S.A.  
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	539	218
Total activos	539	218
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	1.122	822
Total pasivos no corrientes	99	-
Total pasivos	1.221	822
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(682)	(604)
Total patrimonio	(682)	(604)
Total patrimonio y pasivos	539	218

**LATAM TRAVEL CHILE II S.A.  
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(78)	(1)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(78)	(1)
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(78)	(1)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(78)	(1)

**LATAM TRAVEL CHILE II S.A.  
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(78)	(1)
Total resultado integral	(78)	(1)
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(78)	(1)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	(78)	(1)



**LATAM TRAVEL CHILE II S.A.  
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO**

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <b>controladora</b> MUS\$	Participaciones no <b>controladora</b> MUS\$	Patrimonio <b>total</b> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2019	(604)	-	(604)
Saldo inicial modificado Re-expresado	(604)	-	(604)
Total resultado integral	(78)	-	(78)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2019	<u>(682)</u>	<u>-</u>	<u>(682)</u>

**LATAM TRAVEL CHILE II S.A.  
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	<u>316</u>	<u>(1)</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	316	(1)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>316</u>	<u>(1)</u>
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>534</u>	<u>218</u>

**LAN PAX GROUP Y FILIALES  
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	312.596	307.225
Total activos no corrientes	320.091	218.792
Total activos	<u>632.687</u>	<u>526.017</u>
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
Total pasivos corrientes	1.280.202	1.076.027
Total pasivos no corrientes	207.060	205.773
Total pasivos	<u>1.487.262</u>	<u>1.281.800</u>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(856.611)	(764.371)
Participaciones no controladoras	2.036	8.588
Total patrimonio	<u>(854.575)</u>	<u>(755.783)</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>632.687</u>	<u>526.017</u>

**LAN PAX GROUP Y FILIALES  
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
Ingresos de actividades ordinarias	741.308	784.689
Costo de ventas	<u>(680.034)</u>	<u>(654.047)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	61.274	130.642
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(81.751)	(24.449)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(10.284)	(22.283)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(16.267)</u>	<u>(25.778)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(26.551)</u>	<u>(48.061)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(26.927)</u>	<u>(48.242)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	<u>376</u>	<u>181</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(26.551)</u>	<u>(48.061)</u>

**LAN PAX GROUP Y FILIALES  
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(26.551)	(48.061)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	(64.586)	(78.311)
Otro resultado integral	<u>(64.586)</u>	<u>(78.311)</u>
Total resultado integral	<u>(91.137)</u>	<u>(126.372)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(91.551)	(131.811)
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	<u>414</u>	<u>5.439</u>
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<b><u>(91.137)</u></b>	<b><u>(126.372)</u></b>

**LAN PAX GROUP Y FILIALES  
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO**

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <b>controladora</b> MUS\$	Participaciones no <b>controladora</b> MUS\$	Patrimonio <b>total</b> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2019	(764.371)	8.588	(755.783)
Total resultado integral	(91.551)	414	(91.137)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	(689)	(6.966)	(7.655)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2019	<u>(856.611)</u>	<u>2.036</u>	<u>(854.575)</u>

**LAN PAX GROUP Y FILIALES**  
**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	310.838	57.470
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(598.000)	(213.671)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>341.767</u>	<u>187.339</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	54.604	31.138
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	<u>(313)</u>	<u>(770)</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>54.291</u>	<u>30.368</u>
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO</b>	<u><b>118.734</b></u>	<u><b>64.443</b></u>

**HOLDCO I.S.A.**  
**ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$ Re-expresado
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	6	6
Total activos no corrientes	351.586	351.586
<b>Total activos</b>	<u><b>351.592</b></u>	<u><b>351.592</b></u>
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	2.040	2.199
<b>Total pasivos</b>	<u><b>2.040</b></u>	<u><b>2.199</b></u>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	349.552	349.393
<b>Total patrimonio</b>	<u><b>349.552</b></u>	<u><b>349.393</b></u>
<b>Total patrimonio y pasivos</b>	<u><b>351.592</b></u>	<u><b>351.592</b></u>

**HOLDCO I S.A.**  
**ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(4)	(3)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	159	199
Gasto por impuesto a las ganancias	-	(5)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>159</u>	<u>194</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>159</u>	<u>194</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>159</u>	<u>194</u>

**HOLDCO I S.A.**  
**ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	159	194
Total resultado integral	<u>159</u>	<u>194</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	<u>159</u>	<u>194</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>159</u>	<u>194</u>

HOLDCO I S.A.  
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <b>controladora</b> MUS\$	Participaciones no <b>controladora</b> MUS\$	Patrimonio <b>total</b> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2019	349.393	-	349.393
Total resultado integral	159	-	159
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2019	<u>349.552</u>	<u>-</u>	<u>349.552</u>

HOLDCO I S.A.  
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	-	(1)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	-	(1)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-	(1)
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO</b>	<u>6</u>	<u>6</u>

**TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.  
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	1.610.212	1.839.377
Total activos no corrientes	170.347	161.810
Total activos	<u>1.780.559</u>	<u>2.001.187</u>
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	358.436	175.250
Total pasivos no corrientes	445.791	541.154
Total pasivos	<u>804.227</u>	<u>716.404</u>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	976.332	1.284.783
Participaciones no controladoras	-	-
Total patrimonio	<u>976.332</u>	<u>1.284.783</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>1.780.559</u>	<u>2.001.187</u>

**TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.  
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	853.443	1.520.871
Costo de ventas	<u>(1.005.473)</u>	<u>(904.978)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	(152.030)	615.893
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(214.704)	560.515
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(150.965)	645.620
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(55.375)</u>	<u>(31.864)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(206.340)</u>	<u>613.756</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(206.340)</u>	<u>613.756</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(206.340)</u>	<u>613.756</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.  
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(206.340)	613.756
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	(102.111)	(313.093)
Otro resultado integral	(102.111)	(313.093)
Total resultado integral	<u>(308.451)</u>	<u>300.663</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(308.451)</u>	<u>300.663</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(308.451)</u>	<u>300.663</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.  
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	422.825	(349.115)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	422.825	(349.115)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	-	41.341
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>422.825</u>	<u>(307.774)</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>914.798</u>	<u>491.973</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.  
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladora MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2019	1.284.783	-	1.284.783
Total resultado integral	(308.451)	-	(308.451)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2019	<u>976.332</u>	<u>-</u>	<u>976.332</u>

**JARLETUL S.A.**  
**ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**

<b>ACTIVOS</b>	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Total activos corrientes	124	18
Total activos no corrientes	26	-
<b>Total activos</b>	<b>150</b>	<b>18</b>
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	860	125
<b>Total pasivos</b>	<b>860</b>	<b>125</b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(710)	(107)
Total patrimonio	(710)	(107)
<b>Total patrimonio y pasivos</b>	<b>150</b>	<b>18</b>

**JARLETUL S.A.**  
**ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	162	11
Costo de ventas	1	-
Ganancia (Pérdida) bruta	163	11
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(603)	(107)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(603)	(107)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(603)	(107)
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(603)	(107)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(603)	(107)

**JARLETUL S.A.**  
**ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(603)	(107)
Total resultado integral	(603)	(107)
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(603)	(107)
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<b>(603)</b>	<b>(107)</b>



JARLETUL S.A.  
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <b>controladora</b> MUS\$	Participaciones no <b>controladora</b> MUS\$	Patrimonio <b>total</b> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2019	(107)	-	(107)
Total resultado integral	(603)	-	(603)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2019	<u>(710)</u>	<u>-</u>	<u>(710)</u>

JARLETUL S.A.  
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	133	16
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	<u>(26)</u>	<u>-</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	<u>107</u>	<u>16</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>107</u>	<u>16</u>
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>123</u>	<u>16</u>

**PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC**  
**ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	22.404	2.450
Total activos	<u>22.404</u>	<u>2.450</u>
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	2.845	1.987
Total pasivos	<u>2.845</u>	<u>1.987</u>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.559	463
Total patrimonio	<u>1.559</u>	<u>463</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>4.404</u>	<u>2.450</u>

**PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC**  
**ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	28.599	8.223
Costo de ventas	<u>(27.177)</u>	<u>(7.799)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	1.422	424
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	1.198	381
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	1.198	381
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(102)</u>	<u>(183)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>1.096</u>	<u>198</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>1.096</u>	<u>198</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>1.096</u>	<u>198</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC  
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	1.096	(198)
Total resultado integral	1.096	(198)
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	1.096	(198)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	1.096	(198)

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC  
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladora MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2019	463	-	463
Total resultado integral	1.096	-	1.096
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2019	1.559	-	1.559

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC  
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	4	(1.337)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	4	(1.337)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	4	(1.337)
<b>EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO</b>	<b>1.645</b>	<b>1.641</b>

LATAM FINANCE LIMITED  
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	1.362.762	622.017
Total activos no corrientes	-	57.017
<b>Total activos</b>	<b>1.362.762</b>	<b>679.034</b>

**PASIVOS Y PATRIMONIO**

	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	29.419	58.905
Total pasivos no corrientes	1.501.819	697.869
<b>Total pasivos</b>	<b>1.531.238</b>	<b>756.774</b>

**PATRIMONIO**

Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(168.476)	(77.740)
Total patrimonio	(168.476)	(77.740)
<b>Total patrimonio y pasivos</b>	<b>1.362.762</b>	<b>679.034</b>

**LATAM FINANCE LIMITED**  
**ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	509	773
Costo de ventas	<u>(91.930)</u>	<u>(48.496)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	<u>(91.421)</u>	<u>(47.723)</u>
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	<u>(90.736)</u>	<u>(47.723)</u>
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	<u>(90.736)</u>	<u>47.723</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(90.736)</u>	<u>47.723</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(90.736)</u>	<u>(47.723)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(90.736)</u>	<u>(47.723)</u>

**LATAM FINANCE LIMITED**  
**ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(90.736)</u>	<u>(47.723)</u>
Total resultado integral	<u>(90.736)</u>	<u>(47.723)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(90.736)</u>	<u>(47.723)</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(90.736)</u>	<u>(47.723)</u>

**LATAM FINANCE LIMITED**  
**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO**

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <b>controladora</b> MUS\$	Participaciones no <b>controladora</b> MUS\$	Patrimonio <b>total</b> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2019	(77.740)	-	(77.740)
Total resultado integral	(90.736)	-	(90.736)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2019	<u>(168.476)</u>	<u>-</u>	<u>(168.476)</u>

**LATAM FINANCE LIMITED**  
**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO**

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(2.093)	(9)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(786.262)	13.348
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	775.612	-
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>(12.743)</u>	<u>13.339</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>1.083</u>	<u>13.826</u>

PEUCO FINANCE LIMITED  
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	664.458	609.191
Total activos	<u>664.458</u>	<u>609.191</u>
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	664.458	608.191
Total pasivos	<u>664.458</u>	<u>608.191</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>664.458</u>	<u>608.191</u>

PEUCO FINANCE LIMITED  
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de <b>2019</b> MUS\$	Al 31 de diciembre de <b>2018</b> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	<u>(104.392)</u>	<u>(608.191)</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	<u>(104.392)</u>	<u>(608.191)</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>(104.392)</u>	<u>(608.191)</u>
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO</b>	<u>(104.392)</u>	<u>(608.191)</u>

# Análisis razonado



Análisis comparativo y explicación de las principales tendencias:

## 1. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

Al 31 de diciembre de 2019, los activos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$ 21.087.806, lo que, comparado con valor al 31 de diciembre del 2018, presenta un aumento de MUS\$ 1.009.084 (4,8%).

El Activo corriente de la Sociedad aumentó en MUS\$ 742.367 (22,7%), comparado con el cierre de ejercicio 2018. Los principales aumentos se presentan en los siguientes rubros: Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes por MUS\$ 81.766 (7,0%), Otros activos financieros, corrientes por MUS\$ 115.520 (30,1%), Inventarios corrientes por MUS\$ 74.888 (26,8%), Otros activos no financieros, corrientes por MUS\$ 22.973 (7,9%) y Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir

a los propietarios por MUS\$ 479.382. Los rubros detallados anteriormente se vieron compensados por la disminución en: Efectivo y equivalentes al efectivo por MUS\$ 9.063 (0,8%), y en Activos por impuestos corrientes por MUS\$ 39.813 (57,6%).

El índice de liquidez de la Sociedad muestra un aumento; pasando de 0,55 veces al cierre del ejercicio 2018 a 0,58 veces a diciembre 2019. El Activo corriente aumentó en 22,7% y el Pasivo corriente aumentó también en 17,3%. Se observa, además, una disminución en el índice que muestra la razón ácida, pasando de 0,18 veces al cierre del ejercicio 2018 a 0,15 veces al cierre del ejercicio 2019.

El Activo no corriente de la Sociedad aumentó en MUS\$ 266.717 (1,6%) respecto del cierre del ejercicio 2018. El principal aumento se presenta en el rubro Propiedades, plantas y equipos por MUS\$ 417.809 (3,3%), lo que corresponde principalmente a las adiciones por MUS\$ 2.519.305 compensado con el gasto por depreciación del ejercicio 2019 por MUS\$ 1.221.991 y la reclasificación desde este rubro hacia activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta.

Otro rubro del Activo o corriente que presenta un aumento son los Activos intangibles distintos de la plusvalía por MUS\$ 7.169 (0,5%), entre otros movimientos en el ejercicio, el resto de los rubros que componen los Activos no Corrientes disminuyeron durante el ejercicio.

Además, los activos contienen los efectos de adopción de IFRS 16 por MMUS\$ 2.512.

Al 31 de diciembre de 2019, los pasivos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$ 17.958.629, lo que comparado con valor al 31 de diciembre de 2018, presenta un aumento de MUS\$ 1.320.508 equivalente a 7,9%.

El Pasivo corriente de la Sociedad, aumentó en MUS\$ 1.028.693 (17,3%), respecto al cierre de ejercicio 2018. Los principales aumentos se presentan en los siguientes rubros: Otros pasivos financieros, corrientes por MUS\$ 91.374 (5,1%), Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar por MUS\$ 548.571 (32,8%) y Otros pasivos no financieros, corrientes por MUS\$ 380.475 (15,5%).

El indicador de endeudamiento del Pasivo corriente de la Sociedad, aumenta a 2,22% respecto al cierre

del 2018. La incidencia del Pasivo corriente sobre la deuda total aumentó en 3,11 puntos porcentuales, pasando de 35,65% al cierre del 2018 a un 38,76% al cierre del presente ejercicio.

El Pasivo no corriente de la Sociedad, aumentó en MUS\$ 291.815 (2,7%), comparado con el valor al 31 de diciembre de 2018. Los principales aumentos, se presentan en los rubros: Otros pasivos financieros, no corrientes por MUS\$ 170.956 (2,0%), Cuentas por pagar, no corrientes por MUS\$ 89.833 (17,0%) y Otros pasivos no financieros, no corrientes por MUS\$ 206.681 (32,1%). Lo anterior se ve compensado por una disminución de Pasivo por impuestos diferidos por MUS\$ 169.768 (21,6%), entre otros movimientos del ejercicio.

El indicador de endeudamiento del Pasivo no corriente de la Sociedad muestra un aumento de 10,0%, pasando de 3,19 veces al 31 de diciembre de 2018 a 3,51 veces al 31 de diciembre de 2019. La incidencia del Pasivo no corriente sobre la deuda total disminuyó en 3,1 puntos porcentuales, pasando de 64,35% al cierre de 2018 a un 61,24% a diciembre de 2019.

Los pasivos de la sociedad se vieron afectados por los efectos de la adopción IFRS 16, los que se incorporaron reconociendo MMUS\$ 2.818.

El indicador de endeudamiento total sobre el Patrimonio de la Sociedad aumentó en 16,0%, pasando de 4,95 veces al cierre de 2018 a 5,74 veces al cierre del presente ejercicio.



Al 31 de diciembre de 2019, aproximadamente un 62% de la deuda está a tasa fija o fijada con alguno de los instrumentos financieros de cobertura contrados. La tasa promedio de la deuda es de 4,63%.

El Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora disminuyó en MUS\$ 229.911 pasando de MUS\$ 3.360.693 al 31 de diciembre de 2018 a MUS\$ 3.130.782 al 31 de diciembre de 2019. La disminución se presenta en: Otras reservas por MUS\$ 363.212 originada principalmente, por: el efecto negativo de la variación de las Reservas de diferencia de cambio en conversión por MUS\$ 233.643, y en las Transacciones con minoritarios, explicada por la pérdida generada en la adquisición de la participación minoritaria de Multiplus S.A. por MUS\$ (184.135), esto compensado por el aumento del resultado acumulado, por efecto neto entre: el resultado del ejercicio 2019, atribuible a los propietarios de la controladora, correspondiente a una utilidad de MUS\$ 190.430; y la provisión sobre el resultado del ejercicio 2019 correspondiente al 30% de dividendos mínimos obligatorio por MUS\$ 57.129.

El efecto de la adopción IFRS16 en el patrimonio fue una disminución de MMUS\$ 306.

## 2. ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO

La controladora al 31 de Diciembre de 2019 registró una utilidad de MUS\$ 190.430, lo que representa una variación en el resultado de MUS\$ 119.381 comparado con la utilidad de MUS\$ 309.811 del ejercicio anterior. El margen neto disminuyó desde un 3,0% a 1,8% durante 2019.

El Resultado operacional del ejercicio de 2019 asciende a MUS\$ 741.602, que comparado con el ejercicio de 2018 registra una disminución de MUS\$ 145.382, equivalente a un 16,4%, mientras que el margen operacional alcanza 7,1%, registrando una caída de 1,5 puntos porcentuales.

Los Ingresos operacionales al 31 de Diciembre de 2019 aumentaron un 0,6% con respecto al mismo período de 2018, alcanzando MUS\$ 10.430.927. Lo anterior debido a un aumento de 3,4% en Ingresos pasajeros, compensados en gran medida por una caída de 10,3% en los Ingresos de carga y 23,7% en el ítem Otros ingresos. El impacto de la depreciación del real brasileño representa menores ingresos ordinarios por aproximadamente US\$ 225 millones.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS\$ 9.005.629, que comparado con MUS\$ 8.708.988 de los doce meses de 2018 representa un aumento de 3,4%. Esta variación se debe, principalmente, al aumento de 4,1% en la capacidad medida en ASK. Lo anterior compensado por una baja de 0,6% en el RASK producto de una disminución de 1,1% en los yields, los cuales fueron impactados por el

peor escenario macroeconómico en Sudamérica y por la depreciación y volatilidad de las monedas locales (especialmente el real brasileño, el peso chileno y argentino). Adicionalmente, el factor de ocupación alcanzó 83,5% en 2019, lo que representa un aumento de 0,4 puntos porcentuales con respecto al ejercicio del año anterior.

Al 31 de Diciembre de 2019, los Ingresos de carga alcanzaron MUS\$ 1.064.434, lo que representa una disminución de 10,3% respecto de 2018. Este menor ingreso responde a una caída de 8,8% en los yields y de 1,6% en el tráfico medido en RTK. La baja en los yields refleja un debilitamiento en los mercados, especialmente en Brasil y Argentina, además las exportaciones en Chile se vieron afectadas producto los eventos sociales ocurridos durante el último trimestre de 2019, por otro lado la venta de la filial Mexica MasAir durante el último trimestre de 2018 redujo los ingresos en aproximadamente US\$ 37 Millones durante el ejercicio de 2019 comparado con 2018, adicionalmente la capacidad medida en ATK disminuyó un 2,2%.

El ítem Otros ingresos presenta una disminución de MUS\$ 111.894 debido, principalmente, a la adquisición y posterior fusión entre Multiplus y TAM Linhas Aereas S.A, por otro lado el primer trimestre de 2018 se percibieron utilidades producto de la venta de aeronaves.

Al 31 de Diciembre de 2019, los Costos operacionales ascienden a MUS\$ 9.689.325, que comparados con el ejercicio de 2018, representan mayores costos por MUS\$ 208.095, equivalentes a un aumento de 2,2%, mientras que el costo unitario por ASK disminuyó en 1,8%. Adicionalmente, el impacto de la depreciación del real brasileño en este rubro representa menores costos por aproximadamente US\$ 185 millones. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

- a) Las Remuneraciones y beneficios disminuyeron MUS\$ 25.207 debido, principalmente, a la depreciación de las monedas locales (especialmente el real brasileño, el peso chileno y argentino), en parte compensado con un aumento promedio en el número del personal de vuelo durante el presente ejercicio.
- b) El Combustible disminuyó 1,8% equivalente a MUS\$ 54.020. Esta caída corresponde principalmente a 9,1% de menores precios sin cobertura, compensado en parte por un de 5,6% de aumento en el consumo medido en galones. La Sociedad reconoció durante 2019 una pérdida de MUS\$ 23.110 por cobertura de combustible,

- comparado con una ganancia de MUS\$ 28.993 durante el ejercicio de 2018.
- c) Las Comisiones muestran una disminución de MUS\$ 622 debido, principalmente, a la caída en las ventas de carga y ajustes de porcentajes en las comisión de agentes de venta, esto compensado con un aumento de 7,8% en el número de pasajeros transportados y mayores ventas a través de agencias en el mercado corporativo de pasajeros, ambos efectos combinados representan una caída de un 0,3% del costo de 2019 versus el ejercicio de 2018.
- d) La Depreciación y Amortización aumentó en MUS\$ 97.348 durante el ejercicio de 2019. Esta variación se explica, principalmente, por los movimientos de flota con la incorporación de 23 aeronaves Airbus familia A320, 4 aeronave Airbus familia A350, y 2 aeronave Boeing 787.
- e) Los Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje aumentaron MUS\$ 68.978, en su mayoría debido al aumento de pasajeros transportados y mayores costos asociados a operaciones de Handling Variable.

- f) El Servicio a Pasajeros disminuyó en MUS\$ 18.949, lo que representa una variación de 6,8% explicado, principalmente, por menores costos por compensaciones e indemnizaciones a pasajeros pagadas durante el ejercicio de 2019.
- g) El Mantenimiento presenta mayores costos por MUS\$ 77.984, equivalentes a un incremento de 21,3%, los que provienen, principalmente, de un mayor número de aviones durante 2019.
- h) Los Otros Costos Operacionales presentan un aumento de MUS\$ 62.583 debido, principalmente, a recuperaciones de impuestos en Brasil al cierre del ejercicio de 2018.
- Los Ingresos financieros totalizaron MUS\$ 26.283, que comparados a los MUS\$ 53.253 de 2018, representan menores ingresos por MUS\$ 26.970, principalmente, debido a rendimiento en inversiones financieras de Multiplus durante 2018.
- Los Costos financieros aumentaron 9,4%, totalizando MUS\$ 589.934 al 31 de Diciembre de 2019, la variación es efecto, principalmente, de mayores costos por concepto de securitización y gastos por intereses bancarios.
- Los Otros ingresos/costos al 31 de Diciembre de 2019 registraron un resultado negativo de MUS\$ 36.035 y un resultado positivo de MUS\$ 14.565 en 2018, ambos ejercicios, reflejan pérdidas asociadas a diferencia de cambio por US\$ 33 y US\$

38 Millones respectivamente, la cual durante 2018 fue parcialmente compensada por los ingresos percibidos de las venta de las filiales Andes Airport Services y Mas Air.

Los principales rubros del Estado de Situación financiera consolidado de TAM S.A. y Filiales, que produjeron una pérdida por MUS\$ 53.620 por diferencia de cambio al 31 de Diciembre de 2019, son los siguientes: Otros pasivos financieros, pérdida por MUS\$ 75 originada por préstamos y leasing financieros por adquisición de flota denominados en dólares; cuentas por cobrar y pagar neto a empresas relacionadas pérdida por MUS\$ 7.423 y cuentas por cobrar y pagar neto a terceros pérdida por MUS\$ 39.399. Los otros rubros de activos y pasivos netos generaron una pérdida por MUS\$ 6.723.

### 3. ANÁLISIS Y EXPLICACIÓN FLUJO NETO CONSOLIDADO ORIGINADO POR LAS ACTIVIDADES DE OPERACIÓN, INVERSIÓN Y FINANCIACIÓN

El Flujo de Actividades de Operación al 31 de diciembre 2019, presenta una variación positiva de MUS\$ 753.351, respecto del mismo ejercicio del año anterior, debido principalmente a las variaciones positivas en: los Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios por MUS\$ 291.528, los Otros cobros por actividades de operación por MUS\$ 32.584; los Pagos a proveedores por el suministro de bienes y los Pagos a y por cuenta de los empleados, cuyas variaciones positivas se originan por los menores pagos efectuados por MUS\$ 111.129 y por MUS\$ 144.216, respectivamente; y en las Otras entradas y salidas de efectivo por MUS\$ 201.674.

Las variaciones positivas de los conceptos anteriormente descritos, se ven compensadas con las variaciones negativas de: Otros pagos por actividades de operación por MUS\$ 11.655 e Impuesto a las ganancias reembolsados por MUS\$ 16.125.

La variación positiva de 201.674 en las Otras entradas y salidas de efectivo, del Flujo de Actividades de Operación, se origina por el efecto neto entre: la compensación recibida de Delta Air Lines Inc. por MUS\$ 350.000; el aumento en los pagos efectuados por concepto de derivados de combustible por MUS\$ 113.128 y la disminución de garantías y otros por MUS\$ 35.198.

El Flujo Actividades de Inversión presenta una variación negativa de MUS\$ 1.060.839 respecto del mismo ejercicio del año anterior, esta variación se explica principalmente por: el aumento de las Compras de propiedades, planta y equipo por MU\$\$ 615.914; la disminución de los Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo en MU\$\$ 173.431; la variación neta en los Otros cobros por la venta de y pagos por adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades, originado por el aumento en inversiones realizadas en Fondos de Inversión privados por MU\$\$ 165.677 comparado con el ejercicio anterior; el aumento de Compras de activos intangibles por MU\$\$ 43.967; la disminución en los Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias u otros negocios en MU\$\$ 69.724, debido a que durante el año 2019 no se realizaron ventas de filiales, en comparación con la venta durante el año 2018 de las siguientes filiales: Andes S.A. por MU\$\$ 39.108, Rampas Andes por MU\$\$ 1.150 y Mas Air por MU\$\$ 29.466. Las variaciones negativas descritas, se ven compensadas con la variación positiva en los Intereses recibidos por MU\$\$ 7.647 y otras entradas o salidas de efectivo por MU\$\$ 227.

El Flujo de Actividades de Financiación presenta una variación positiva de MUS\$ 265.076, respecto del mismo ejercicio del año anterior, que se explica principalmente por la variación positiva de los Importes procedentes de préstamos por MUS\$ 802.666; y la disminución de los dividendos pagados en MUS\$ 17.504 que corresponde al efecto neto originado por: el aumento de los dividendos pagado por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales en MUS\$ 8.525 y a la disminución en MUS\$ 26.029 por que durante el año 2019 la filial Multiplus S.A. no realizó pagos por este concepto, debido a la compra de la participación minoritaria en esta filial por TAM Linhas Aereas S.A. La compra de la participación minoritaria en Multiplus S.A., también originó, el aumento en los Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control por MU\$\$ 294.103, junto con el aumento en los Pagos de préstamos y Pagos de pasivos

por arrendamiento financiero en MUS\$ 147.660, los Intereses pagados en MUS\$ 10.574 y la disminución de las Otras entradas y salidas de efectivo en MUS\$ 102.757, compensaron la variación positiva del Flujo de Actividades de Financiación.

Los flujos de préstamos expuestos anteriormente incluyen los siguientes eventos:

- a) Con fecha 11 de febrero de 2019, LATAM Finance Limited, una sociedad constituida en las Islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A., emitió en el mercado internacional, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, bonos no garantizados de largo plazo denominado LATAM 2026, por un monto nominal de US\$ 600.000.000 a una tasa de interés de 7,00% anual. Los bonos fueron colocados a un precio de emisión de 99,309% con respecto a su valor par. Los bonos tienen pago de intereses semestral y amortización de todo el capital al vencimiento y fecha de madurez el 1 de marzo 2026. Tal como fue informado al mercado, la emisión y colocación tuvo por objeto financiar fines corporativos generales.
- b) Con fecha 6 de junio de 2019, LATAM Airlines Group S.A. emitió en el mercado local (Bolsa de Comercio de Santiago) bonos no garantizados de largo plazo denominados Serie E (BLATM-E), que corresponden a la primera serie de bonos con cargo a la línea inscrita en el Registro de

Comisión para el Mercado Financiero (“CMF”) bajo el número N° 921 con fecha 26 de noviembre de 2018 por un total de UF 9.000.000.

El monto total emitido fue de UF 5.000.000, a una tasa cupón de 3,60% anual con pagos semestrales de intereses y vencimiento el 15 de abril de 2029. La tasa de colocación fue de 2,73%, equivalentes a un monto de MUS\$ 215.093.

Los fondos provenientes de la colocación se destinaron en un 50% al refinanciamiento de pasivos, un 30% para el financiamiento de inversiones y un 20% para fines corporativos generales.

c) Con fecha 11 de julio de 2019, LATAM Finance Limited, una sociedad constituida en las islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A., emitió una re-apertura del bono LATAM 2026, emitido el 11 de febrero de 2019, por U\$ 200.000.000. Esta re-apertura tuvo una tasa de colocación de 5,979%.

De forma simultánea, con fecha 11 de julio de 2019, LATAM Airlines Group S.A. anunció una oferta para la recompra de hasta US\$300 millones del bono unsecured LATAM 2020, el cual fue emitido el 9 de junio de 2015 por un monto de US\$ 500 millones a una tasa cupón de 7,25% y con vencimiento en junio de 2020. El precio de recompra de la oferta fue de 103,8 centavos por dólar de monto nominal por los bonos ofrecidos hasta el 24 de julio de 2019, posterior a esta fecha y hasta el 7 de agosto de 2019, el precio de recompra ofertado se reducía a 100,8 centavos por dólar. Al vencimiento de la oferta, se rescataron en total US\$ 238.412.000 de los bonos, de los cuales US\$ 238.162.000 llegaron en o previo al 24 de julio de 2019 y US\$250.000 posterior a dicha fecha.

Los ingresos obtenidos de la re-apertura del bono LATAM 2026 se utilizaron para pagar una porción de la oferta pública del bono LATAM 2020. El remanente de la oferta pública fue pagado en efectivo.

Con fecha 17 de diciembre de 2019, LATAM Airlines Group S.A. finalizó la recompra del remanente (US\$ 262 millones) del bono unsecured LATAM2020, con lo cual, sumado a la recompra del 11 de julio de 2019, finalizan todo el saldo del bono. La recompra se llevó a cabo a través del mecanismo de recompra denominado “Make-Whole”, que es un derecho del emisor del bono a recomprar todo el saldo pendiente de deuda en base a un precio que se calcula usando los bonos del tesoro del gobierno de Estados Unidos con vencimiento cercano al del bono y sumando un spread. El precio de recompra fue de 102.45 centavos por dólar de monto nominal de los bonos.

Finalmente, el flujo neto de la Sociedad al 31 de diciembre de 2019, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio, presenta una variación negativa de MUS\$ 42.412, respecto del mismo ejercicio del año anterior.

#### 4. ANÁLISIS DE RIESGO DE FINANCIERO

El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

##### (a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tasa de interés y (iii) riesgo de tipos de cambio locales.

##### (i) Riesgo de precio del combustible

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate (“WTI”), crudo Brent (“BRENT”) y en destilado Heating Oil (“HO”), los que tienen una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad reconoció pérdidas por MUS\$ 23.138 por concepto de cobertura de combustible neto de primas. Parte de las diferencias producidas por el menor o mayor valor

de mercado de estos contratos se reconocen como componente de las reservas de cobertura en el patrimonio neto de la Sociedad. Al 31 de diciembre de 2019, el valor de mercado de los contratos vigentes es de MUS\$ 48.542 (positivo).

##### (ii) Riesgo de tipo de cambio

La moneda funcional y de presentación de los estados financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio Transaccional y de Conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

La mayor exposición al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la Sociedad.

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Al 31 de diciembre de 2019, el valor de mercado de las posiciones de FX ascendía a MUS\$ 41 (negativo).

Durante el período terminado al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad reconoció ganancias por MUS\$ 1.907 por concepto de cobertura FX neto de primas. Parte de las diferencias producidas por el menor o mayor valor de mercado de estos contratos se reconocen como componente de las reservas de cobertura en el patrimonio neto de la Sociedad. Al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad mantiene contratos de derivados FX vigentes por US\$ 15 millones.

Durante el 2018 la sociedad contrató derivados de FX los cuales no fueron registrados bajo contabilidad de cobertura. Al 31 de diciembre de 2019 el monto reconocido en resultados asciende a MUS\$ 6.183 (negativo) neto de primas.

La Sociedad ha suscrito contratos de cross currency swaps (CCS) con el objetivo de dolarizar el flujo de caja de obligaciones existentes, ambas contraídas en Unidades de Fomento de Chile, a tasa de interés fija. Con este instrumento financiero se logra pagar una tasa de interés en dólares, tanto fijo como flotante (LIBOR más un spread fijo).

Al 31 de diciembre de 2019, el valor de mercado de las posiciones de CCS ascendía a MUS\$ 22.662 (negativo).

(iii) Riesgo de tasa de interés

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa London Inter Bank Offer Rate (“LIBOR”) y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños (“CDI”).

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, la Sociedad suscribió contratos swaps de tasas de interés. Con relación a dichos contratos, la Sociedad paga, recibe, o solamente recibe dependiendo del caso, la diferencia entre la tasa fija acordada y la tasa flotante calculada sobre el capital insoluto de cada contrato. Por estos contratos, la Sociedad reconoció en el resultado del período una pérdida de MUS\$ 1.809. Las

pérdidas y ganancias por swap de tasa de interés se reconocen como un componente del gasto financiero sobre la base de la amortización del préstamo cubierto. Al 31 de diciembre de 2019, el valor de mercado de los contratos swap de tasas de interés vigentes es de MUS\$ 2.618 (positivo).

Al 31 de diciembre de 2019, aproximadamente un 62% de la deuda está a tasa fija o fijada con alguno de los instrumentos anteriormente nombrados. La tasa promedio de la deuda es de 4,63% incluyendo el hedge de tasas.

#### (b) Concentración de riesgo crediticio

Las cuentas por cobrar de la Sociedad provienen en un alto porcentaje de las ventas de pasajes aéreos, servicios de carga a personas y diversas empresas comerciales que están económica y geográficamente dispersas, siendo generalmente de corto plazo. Conforme a ello, la Sociedad no está expuesta a una concentración importante de riesgo crediticio.

## 5. AMBIENTE ECONÓMICO

Con el objetivo de analizar el ambiente económico en el cual está inserta la Sociedad, a continuación, se explica brevemente la situación y evolución de las principales economías que la afectan, tanto del ámbito nacional como regional y mundial.

Durante el año 2019 el crecimiento de la actividad mundial se ha desacelerado, como resultado de mayores barreras comerciales, la incertidumbre en torno al comercio internacional junto a la situación geopolítica y distintos factores idiosincráticos que provocan tensiones macroeconómicas en mercados emergentes. Todo esto contrarrestado en parte por políticas monetarias expansivas tanto en economías emergentes como desarrolladas.

Se proyecta que el crecimiento mundial será de 2,9% en 2019, 3,3% en 2020 y 3,4% en 2021, mostrando una contracción de 0,1 puntos porcentuales (“p.p.”) para 2019 y 2020, y 0,2 p.p. para 2021, con respecto a la última proyección del Fondo Monetario Internacional. Esta contracción se debe principalmente a un desempeño bajo lo esperado de economías en desarrollo (principalmente Brasil, India, México, Rusia y Turquía). Por otro lado, el crecimiento se apoya en que las economías emergentes han mantenido un desempeño robusto a pesar de que economías como China continúan desacelerándose. Además, se espera que los efectos del estímulo monetario, transversal dentro de las economías tanto desarrolladas como emergentes, tengan un efecto positivo en el crecimiento global.

Para Estados Unidos de Norteamérica se espera un crecimiento moderado de 2,3% para 2019, 2,0% para 2020 (0,1 p.p. menor a lo esperado anteriormente) y 1,7% para 2021, cuyo menor crecimiento refleja la vuelta a una política fiscal neutral.

Respecto a Europa, se espera que el crecimiento aumente desde 1,2% en 2019, a 1,3% en 2020 (0,1 p.p. menos que en las estimaciones de octubre del FMI) hasta 1,4% en 2021. Se espera que el crecimiento de la demanda externa sea el principal factor de esta aceleración. Las estimaciones de crecimiento para Francia e Italia se mantuvieron, pero las alemanas se revisaron a la baja para 2020 donde la actividad manufacturera se mantiene en contracción desde fines de 2019. Además, la economía española se mantiene impactada por una desaceleración mayor a la esperada en la demanda doméstica y en exportaciones durante 2019. El crecimiento del Reino Unido se mantuvo sin cambios con respecto a la última estimación, esperando una salida ordenada de la Unión Europea seguido por una transición gradual a una nueva relación económica.

Por otro lado, se espera que la economía latinoamericana se recupere desde un crecimiento estimado de 0,1 % para 2019, a 1,6% en 2020 y 2,3% en 2021, aunque siendo más bajos que las últimas estimaciones del FMI en 0,2 p.p. y 0,1 p.p. para 2020 y 2021 respectivamente. Las revisiones a la baja se deben a que las perspectivas de crecimiento de México se ajustaron a la baja por un continuo debilitamiento en la inversión; y por el efecto que puede tener en Chile las protestas que se han visto los últimos meses. Estas caídas se contrarrestan por un mayor optimismo en el crecimiento de Brasil, principalmente por las mejoras seguidas de la reforma de pensiones y las menores interrupciones en el sector minero. En esta línea, se espera que el PIB de Brasil para 2019, 2020 y 2021 alcancen 1,2%, 2,2% y 2,3% respectivamente (un ajuste de +0,2 p.p. para 2020 y - 0,1 p.p. para 2021 respecto a las últimas estimaciones), mientras que para Chile se espera que el PIB haya crecido un 1,0% en 2019 (- 1,5 p.p. con respecto a estimación anterior) y también se revisó el crecimiento de 2020 considerablemente a la baja.

En este entorno económico, la flexibilidad del modelo de negocio implementado por la Sociedad es la clave para afrontar de mejor forma las fluctuaciones económicas.

### a) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Situación Financiera Consolidado:

	Re-expresado	
	31-12-2019	31-12-2018
<b>Índices de liquidez</b>		
Liquidez corriente (veces) (Activo corriente en operación/ Pasivo corriente)	0,58	0,55
Razón ácida (veces) (Fondos disponibles/pasivo corriente)	0,15	0,18
<b>Índices de endeudamiento</b>		
Razón de endeudamiento (veces) (Pasivo corriente + pasivo no corriente/ Patrimonio neto)	5,74	4,95
Deuda corriente/ Deuda total (%)	38,76	35,65
Deuda no corriente/ Deuda total (%)	61,24	64,35
Cobertura gastos financieros (R.A.I.I./gastos financieros)	1,25	1,86
<b>Índices de actividad</b>		
Total de Activos	21.087.806	20.078.722
Inversiones	5.408.511	4.203.546
Enajenaciones	4.111.655	3.861.485

### Índices de rentabilidad

Los índices de rentabilidad han sido calculados sobre el patrimonio y resultados atribuibles a Accionistas mayoritarios.

	Re-expresado	
	31-12-2019	31-12-2018
Rentabilidad del patrimonio (Resultado neto/patrimonio neto promedio)	0,06	0,09
Rentabilidad del activo (Resultado neto/activos promedios)	0,01	0,02
Rendimiento de activos operacionales (Resultado neto/ activos operacionales (**) Promedio	0,01	0,02
<b>(**) Total de activos menos impuestos diferidos, cuentas corrientes del personal, inversiones permanentes y temporales, y plusvalía.</b>		
	Re-expresado	
	31-12-2019	31-12-2018
Resultado por acción (Resultado neto/n° acciones suscritas y pagadas)	0,31	0,51
Retorno de dividendos (Dividendos pagados/ precio de mercado)	0,00	0,00

b) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Resultados Consolidado.

	Por los 12 meses terminados al 31 de Diciembre	
	Re-expresado	
	31-12-2019	31-12-2018
	MUS\$	MUS\$
<b>Ingresos operacionales</b>	<b>10.430.927</b>	<b>10.368.214</b>
Pasajeros	9.005.629	8.708.988
Carga	1.064.434	1.186.468
Otros	360.864	472.758
<b>Costos operacionales</b>	<b>(9.689.325)</b>	<b>(9.481.230)</b>
Remuneraciones	(1.794.762)	(1.819.969)
Combustible	(2.929.008)	(2.983.028)
Comisiones	(221.884)	(222.506)
Depreciación y amortización	(1.469.976)	(1.372.628)
Otros arriendo y tasas de aterrizaje	(1.275.859)	(1.206.881)
Servicios a pasajeros	(261.330)	(280.279)
Mantenimiento	(444.611)	(366.627)
Otros costos operacionales	(1.291.895)	(1.229.312)
<b>Resultado operacional</b>	<b>741.602</b>	<b>886.984</b>
<b>Margen operacional</b>	<b>7,1%</b>	<b>8,6%</b>
Ingresos financieros	26.283	53.253
Costos financieros	(589.934)	(539.137)
Otros ingresos/costos (*)	(36.035)	14.565
<b>Resultado antes de impuesto e interés</b>	<b>141.916</b>	<b>415.665</b>
Impuestos	53.697	(73.879)
<b>Utilidad/pérdida antes de interés minoritario</b>	<b>195.613</b>	<b>341.786</b>
<b>Atribuible a:</b>		
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora	190.430	309.811
Ganancia/(Pérdida), atribuible a participaciones no controladora.	5.183	31.975
<b>Ganancia/(Pérdida) del ejercicio</b>	<b>190.430</b>	<b>309.811</b>
<b>Margen neto</b>	<b>1,8%</b>	<b>3,0%</b>
<b>Tasa efectiva impuesto</b>	<b>-37,8%</b>	<b>-17,8%</b>
Total Acciones	606.407.693	606.407.693
Ganancia/(Pérdida) por acción (US\$)	0,31	0,51
<b>R.A.I.I.D.A.</b>	<b>2.170.360</b>	<b>2.242.202</b>

(\*) Otros ingresos/costos considera los rubros Otras ganancias (pérdidas), Diferencias de cambio y Resultados por unidades de reajuste presentados en el estado de resultado consolidado por función.

# Declaración jurada

En nuestra calidad de directores, gerente general y vicepresidente de Finanzas de LATAM Airlines Group, declaramos bajo juramento nuestra responsabilidad respecto de la veracidad de toda la información contenida en la Memoria Integrada LATAM 2019.

DocuSigned by:  
  
 EFC129CF0D1D48B...

Ignacio Cueto Plaza  
 Presidente

DocuSigned by:  
  
 92A35E65717D479...

Carlos Heller Solari  
 Vice-presidente

DocuSigned by:  
  
 4DBB8C64E0D2458...

Eduardo Novoa Castellón  
 Director

DocuSigned by:  
  
 E70F7706834F4DF...

Enrique Cueto Plaza  
 Director

DocuSigned by:  
  
 C6AA675724334E0...

Giles Agutter  
 Director

DocuSigned by:  
  
 8870E1850BC14E2...

Henri Philippe Reichstul  
 Director

DocuSigned by:  
  
 8C49BF3AB9F54B2...

Nicolas Eblen Hirmas  
 Director

DocuSigned by:  
  
 11AB630A24844FF...

Patrick Horn  
 Director

DocuSigned by:  
  
 7BAB10750BED42B...

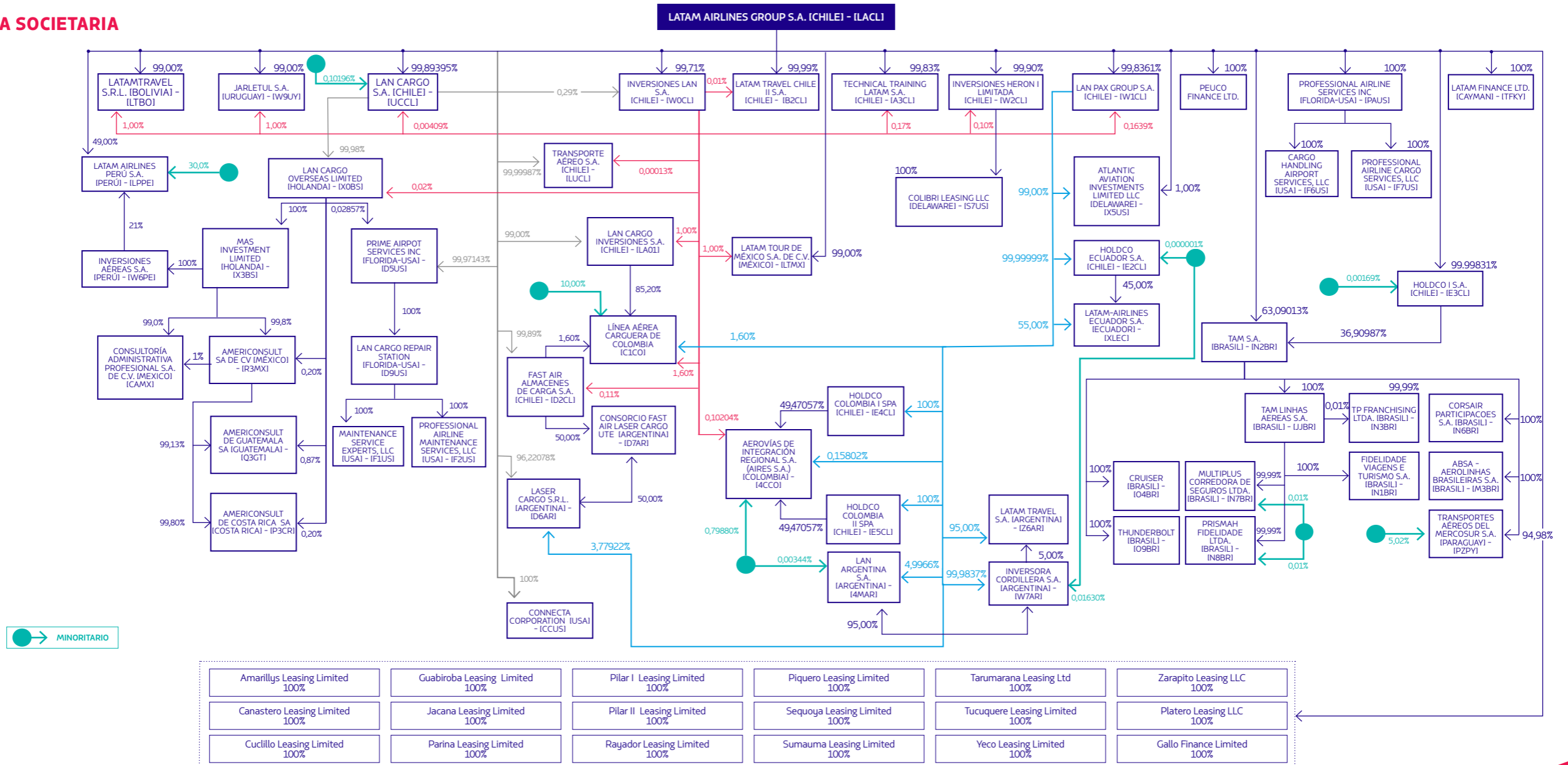
Sonia Villalobos  
 Directora

DocuSigned by:  
  
 297723DE6327439...

Roberto Alvo  
 Gerente General

DocuSigned by:  
  
 35D427D8AFC64FA...

Ramiro Alfonsín Balza  
 Vice-presidente de Finanzas

**MALLA SOCIETARIA**




# Créditos

## COORDINACIÓN

LATAM – Sostenibilidad  
LATAM – Relaciones con Inversionistas

## TEXTO Y DISEÑO

### Conecta Contenido e Sustentabilidade

Texto: Judith Mota y Talita Fusco  
Consultoría GRI: Thaís Colpaert  
Proyecto gráfico e ilustración: Naná de Freitas  
Diagramación: Flavia Ocaranza,  
Gisele Fujiura y Gustavo Inafuku  
Programación web: Daniel Miclos

## VERSIÓN EN ESPAÑOL

### Minx Translation

Nuriyah Costa-Laurent

### FOTOGRAFÍA

Archivo LATAM