

## LATAM RECIBE APROBACIÓN DE SU PLAN DE REORGANIZACIÓN POR PARTE DE LA CORTE DE LOS EEUU Y LOS ACCIONISTAS, ASEGURA FINANCIAMIENTO DE SALIDA Y AVANZA EN LOS REQUERIMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN

Santiago, Chile, 9 de agosto de 2022 – LATAM Airlines Group S.A. (IPSASSE: LTM) anuncia hoy sus resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 30 de junio de 2022. “LATAM” o “la Compañía” se refiere a la entidad consolidada, incluyendo sus aerolíneas afiliadas de transporte de pasajeros y cargas en América Latina. Todos estos valores se presentan de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (International Financial Reporting Standards – IFRS), en dólares estadounidenses. Para facilitar su presentación, ciertos porcentajes y montos en dólares estadounidense, pesos chilenos y real brasileño, contenidos en este reporte, han sido redondeados. Cualquier discrepancia entre los montos totales y la suma de los importes indicados en cualquiera de las tablas se debe a este redondeo. El tipo de cambio promedio entre el Real y el Dólar en el trimestre fue de R\$ 4,91 /US\$ 1,00.

### HITOS

- Durante el segundo trimestre de 2022, las operaciones de LATAM continuaron progresando dentro del camino de recuperación de los últimos trimestres, esto de la mano con la relajación de las restricciones de viaje en la región y una sana demanda por el transporte aéreo. A pesar de los desafíos presentados por el fuerte aumento en el precio del combustible durante el periodo, la capacidad consolidada del grupo (medido en ASKs) durante el trimestre alcanzó un 72,6% de los niveles de 2019, lo que significa más del doble de la capacidad del mismo periodo en 2021, creciendo un 135,2%. Estas cifras han estado impulsadas por una sólida posición de los mercados domésticos, especialmente en Brasil, Colombia y Ecuador, donde las filiales ya han sobrepasado los niveles de 2019 en capacidad, además de la marcada recuperación de las operaciones internacionales durante este año. En materia de capacidad, las filiales de habla hispana y la filial de Brasil finalizaron el trimestre alcanzando 88,3% y 101,7% de los niveles de junio de 2019, respectivamente, mientras que las operaciones internacionales se situaron en un 55,8% de los niveles de junio de 2019.
- Durante el trimestre, los ingresos operacionales totales (incluyendo otros ingresos de actividades operacionales) ascendieron a US\$2.226 millones, 6,1% por debajo de los niveles de 2019, pero representando un aumento de 150,5% interanual respecto al segundo trimestre de 2021. Los costos operacionales ajustados sobrepasaron los niveles de 2019 en un 3,5%, con un total de US\$2.412 millones, en línea con el fuerte incremento en el precio del combustible durante el periodo, resultando en un aumento de un 31,5% en la línea de costos de Combustible comparado con 2019. Sin embargo, en un contexto de fuerte demanda, el grupo ha sido capaz de traspasar la totalidad de este efecto en *yields* más altos (+21,3% vs 2019). Como resultado de la capacidad consolidada reducida, gastos financieros, y ciertos gastos relacionados con el proceso de organización, la pérdida neta atribuible a los propietarios de la controladora alcanzó US\$523,2 millones, lo que se compara con una pérdida neta de US\$62,8 millones en el mismo periodo de 2019 y una pérdida de US\$769,6 millones durante el segundo trimestre del 2021.
- Luego de una importante serie de hitos durante el trimestre, el 18 de junio de 2022, el Tribunal de Quiebra de los Estados Unidos del Distrito Sur de Nueva York confirmó la aprobación del Plan de Reorganización de LATAM. Luego, en Junta de Accionistas Extraordinaria ocurrida el 5 de julio de 2022, LATAM obtuvo la aprobación necesaria por parte de sus accionistas para avanzar con la nueva estructura de capital de la Compañía y la emisión de los instrumentos de financiamiento presentados en el Plan. Dicha estructura de capital recibió el apoyo de la amplia mayoría de los accionistas, correspondiente a un 99,8% de las acciones presentes o representadas en la Junta, las cuales corresponden a un 77,5% del total de acciones con derecho a voto, permitiéndole a LATAM comenzar la fase final de implementación del Plan en Chile.
- Previo a la confirmación del Plan, el 11 de mayo de 2022, LATAM presentó una versión modificada de su Plan de Reorganización ante la Corte de los EEUU y anunció que había obtenido el apoyo al Plan por parte de ciertos tenedores de bonos chilenos (incluidos aquellos representados por BancoEstado) y el Comité Oficial de Acreedores No Garantizados (“UCC” por sus siglas en inglés). Esto amplió el apoyo suficiente que LATAM ya había recibido para aprobar su Plan a través del proceso de votación oficial, alcanzando un amplio apoyo de aproximadamente 90% de

las clases afectadas en dólares.

- Adicionalmente, el 11 de junio de 2022, LATAM anunció que firmó cartas de compromiso de deuda con diversas entidades financieras (JPMorgan Chase, Goldman Sachs, Barclays, BNP Paribas y Natixis) para asegurar su financiamiento de salida, garantizando al grupo la totalidad del monto requerido para la implementación y financiamiento del Plan, compuesto por US\$2.250 millones en nueva deuda y una nueva Línea de Crédito Rotativa (“RCF” por sus siglas en inglés) por US\$500 millones.
- Luego de estos importantes avances para asegurar la sostenibilidad del grupo a largo plazo, LATAM inició el proceso de registro de los instrumentos del Plan en Chile, el cual comenzó con la presentación de la solicitud para el registro de los instrumentos ante la CMF (Comisión para el Mercado Financiero) el 8 de julio de 2022. LATAM espera salir del Capítulo 11 en el cuarto trimestre de 2022, sin embargo, esto se encuentra sujeto al tiempo en que ocurran los próximos pasos dentro del proceso.

## COMENTARIOS DE LA GERENCIA SOBRE LOS RESULTADOS DEL SEGUNDO TRIMESTRE 2022

A pesar del sólido camino de recuperación que ha mostrado el grupo en el segundo trimestre y que le permitió alcanzar una operación del 72,6% (medido en ASKs) de los niveles de 2019, importantes desafíos han surgido en los últimos meses, principalmente relacionados con un aumento y volatilidad considerable en el precio del combustible y un contexto macroeconómico desafiante impulsado por las presiones inflacionarias, la depreciación de las monedas de los mercados emergentes, y una reducción de la actividad económica mundial.

Durante el trimestre, el precio promedio del combustible (excluyendo cobertura) aumentó a US\$4,14 por galón, lo que corresponde a un incremento sin precedentes de 97,4% en comparación con el mismo período de 2021 y un aumento de 73,1% en comparación con el segundo trimestre de 2019. Hacia el final del período, y en un contexto de fuerte demanda de pasajeros por transporte aéreo, el grupo ha traspasado con éxito este efecto a los *yields*. A pesar de lo anterior, LATAM mantiene un enfoque cauteloso y disciplinado, centrándose en la rentabilidad y la generación de efectivo, y continua monitoreando de cerca el precio del combustible y las variables macroeconómicas, a medida que la industria aún se encuentra en un entorno muy cambiante y dinámico.

Adicionalmente, durante el periodo, el Departamento de Transporte de los EEUU (“DOT” por sus siglas en inglés) emitió una decisión preliminar para la aprobación del *TransAmerican Joint Venture Agreement* (“JVA”) entre el grupo LATAM y Delta Air Lines, sujeto a ciertas condiciones limitadas que deben ser atendidas por las partes antes de su aprobación definitiva. Tras la declaración del DOT, el 8 de julio, LATAM y Delta aceptaron las condiciones propuestas por el organismo. A la fecha de la publicación, el proceso se encuentra a la espera de la orden final del DOT que apruebe el *Joint Venture*, marcando el último hito del proceso luego de haber obtenido la aprobación del resto de las autoridades necesarias en Sudamérica. Con su implementación, el JVA mejorará la conectividad aérea y le entregará a nuestros pasajeros y clientes de carga una experiencia de viaje óptima entre América del Norte y América del Sur.

Como se anunció anteriormente, el grupo LATAM está ampliando su flota carguera, convirtiendo un total de 10 aviones de pasajeros B767 en cargueros hacia fines de 2023. Durante el trimestre, en un contexto de un mercado comercial sólido e impulsado por la temporada de flores del Día de la Madre, los ingresos de carga aumentaron un 71,9% en comparación con 2019, mientras que los *yields* aumentaron un 72,4% a medida que la capacidad de la industria aún se mantiene por debajo de 2019. La flota carguera del grupo aumentó sus niveles de tráfico (medido en RTKs) en un 45,5% en comparación con 2019, acompañado de un aumento de 2,9 p.p. en el factor de ocupación. A la fecha de publicación, se han recibido cuatro cargueros convertidos, aumentando la flota dedicada a carga del grupo a 15 aviones cargueros, siendo el tercero de estos entregado durante el segundo trimestre del año y el cuarto recientemente durante finales de julio. Se espera que las conversiones restantes ocurran durante el año 2023.

En términos de nuestra estrategia de sostenibilidad y nuestra meta de alcanzar la carbono neutralidad al 2050, en abril LATAM anunció que buscará incorporar combustible de aviación sustentable (“SAF” por sus siglas en inglés) a sus operaciones, alcanzando el 5% del consumo total de combustible al 2030, y priorizando la producción de proveedores Sudamericanos. Según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA” por sus siglas en inglés), el SAF ofrece una reducción de emisiones de hasta un 80 % en comparación con los combustibles tradicionales, y se espera que sea la herramienta más inmediata que contribuya al transporte aéreo sostenible en el futuro. Además, en julio el grupo llegó a un acuerdo con Airbus y diferentes grupos de aerolíneas para explorar tecnologías de Almacenamiento y Captura Directa de Carbono del Aire (“DACCS” por sus siglas en inglés), el cual es un método que permite capturar hasta el 90% de las emisiones de CO2 del aire mediante su almacenamiento bajo tierra de forma segura y permanente. LATAM es el primer grupo de aerolíneas de Latinoamérica en promover y explorar estas tecnologías, reforzando nuestro compromiso con la sostenibilidad a largo plazo.

Adicionalmente, durante el trimestre se implementó el programa “Recicla tu Viaje” en la filial de Perú y se continuó expandiendo en la filial de Colombia. El programa consiste en separar todos los elementos reciclables utilizados en el servicio a bordo para su reciclaje, el cual ya se encontraba operativo en los vuelos domésticos de las filiales de Chile y Ecuador. Finalmente, el programa Avión Solidario de LATAM continuó generando nuevas alianzas en la región, incluyendo actualmente más de 20 alianzas en América Latina. Durante el trimestre, LATAM firmó acuerdos de cooperación con ANIQUEM en Perú, el Ministerio del Ambiente en Ecuador y Bomberos de Chile.

## COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DEL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2022

Los ingresos operacionales totales del segundo trimestre de 2022 alcanzaron US\$2.226 millones, comparado con US\$2.370 millones en el mismo período de 2019. Esto representa una caída de 6,1%, explicado por una disminución de 15,2% en los ingresos de pasajeros versus 2019, y una caída de 38,4% en otros ingresos. Por otro lado, este efecto estuvo parcialmente compensado por la operación carguera, cuyos ingresos registraron un aumento de 71,9% comparado con 2019. Durante el trimestre, los ingresos de pasajeros y carga representaron un 77,0% y 20,8% del total de los ingresos operacionales, respectivamente, con los ingresos de pasajeros aumentando una vez más trimestralmente a medida que la capacidad operada por el grupo continúa creciendo.

Los **ingresos de pasajeros** durante el trimestre cayeron 15,2% comparado con 2019, explicado por la disminución de 30,1% observada en el tráfico (medido en RPKs) y parcialmente compensado por un aumento de 21,3% en los *yields* versus 2019 en un contexto de fuerte demanda por transporte aéreo. Una vez más, las operaciones del grupo siguieron recuperándose trimestralmente, alcanzando una operación del 72,6% de los niveles de 2019 en términos de capacidad (medido en ASKs) durante el trimestre, versus 68,2% durante el primer trimestre de 2022, manteniendo un factor de ocupación estable de 80,2%. En comparación con el mismo período de 2021, y tras el aumento de los *yields* en respuesta al aumento en el precio del combustible y un contexto de demanda saludable, los ingresos por ASK (RASK) aumentaron un 59,9%, acompañados de una mejora de 11,6 p.p. en el factor de ocupación.

Los **ingresos de carga** crecieron un 71,9% en el segundo trimestre comparado con el mismo período de 2019, alcanzando US\$462,8 millones, impulsado por la operación de la flota carguera del grupo. Durante el período, la capacidad de carga consolidada (medido en ATKs) estuvo un 4,1% por debajo de 2019, a medida que la oferta global de carga aérea continúa viéndose afectada principalmente por una recuperación más lenta en las operaciones internacionales de pasajeros en comparación con el segmento doméstico. Sin embargo, en un contexto global de actividad comercial saludable, los *yields* aumentaron 72,4% durante el trimestre versus 2019, acompañado de un aumento de 2,2 p.p. en el factor de ocupación hasta 58,1%.

**Otros ingresos** en el segundo trimestre de 2022 alcanzaron US\$49,9 millones, lo que representó una disminución de 38,4% comparado con 2019. Como en los trimestres anteriores, esta reducción estuvo principalmente explicada por la baja en los ingresos provenientes del arriendo de aeronaves debido a la reducción en el número de aviones subarrendados por el grupo (durante el segundo trimestre de 2019, LATAM contaba con nueve aeronaves subarrendadas a terceros, incluyendo flota *wide body*, versus una en el segundo trimestre de 2022). Además, los ingresos de hoteles y reservaciones de tours de LATAM Travel se han reducido en comparación con el contexto pre-pandemia, como resultado, principalmente, de la caída en los viajes internacionales.

Los **costos operacionales ajustados** durante el segundo trimestre de 2022 alcanzaron US\$2.412,1 millones, lo que representó un aumento de 3,5% comparado con el mismo período de 2019. A pesar del nivel reducido de operaciones versus 2019 y las reducciones en la mayoría de las líneas de costos a causa de las iniciativas de reestructuración de costos del grupo, este aumento en costos totales comparado con 2019 estuvo esencialmente explicado por el incremento significativo en el precio del combustible durante el trimestre. Las variaciones en los costos operacionales ajustados del trimestre se debieron principalmente a:

- **Salarios y beneficios** disminuyeron 33,0% comparado con 2019, en línea con la reducción de 25,1% en la dotación promedio durante el trimestre en comparación con el segundo trimestre de 2019, también impulsado por el impacto en la depreciación del peso chileno durante el período. Además, en el 2021, las filiales en Brasil, Ecuador y Perú subcontrataron parte importante de sus operaciones de aeropuerto para mejorar la eficiencia de sus procesos, apoyando así a la reducción de costos.
- **Costos de combustibles** aumentaron 31,5% comparado con 2019, a pesar de la caída de 23,0% en el consumo total de combustible debido a la reducción en las operaciones en comparación con el mismo trimestre de 2019. Este aumento en los costos de combustible se explica por el aumento significativo en el precio del combustible, siguiendo el conflicto en Ucrania y los efectos disruptivos subsecuentes sobre la oferta. Como resultado, el precio promedio del combustible (excluyendo coberturas) durante el trimestre alcanzó un aumento de 73,1% y 97,4% comparado con los mismos períodos de 2019 y 2021, respectivamente (+27,1% versus 1T 2022). Al 30 de junio de 2022, LATAM reconoció una ganancia de US\$11,9 millones asociada a contratos de cobertura, lo que se compara con una ganancia de US\$2,2 millones durante el mismo período de 2021.
- **Comisiones pagadas a agentes** disminuyeron 20,4% comparado con el segundo trimestre de 2019, en línea con la reducción de 15,2% en ingresos de pasajeros en comparación con 2019 y las iniciativas del grupo por fortalecer las ventas directas a través de sus plataformas digitales.
- **Depreciación y amortización** disminuyó un 19,4% comparado con 2019. Como en trimestres anteriores, la línea de costos de depreciación sigue mostrando una reducción en comparación con los niveles de 2019, asociado a la reducción en el tamaño de la flota del grupo durante el proceso de reorganización, especialmente considerando los rechazos de aeronaves *wide body*. La flota de LATAM se ha reducido desde 326 aeronaves al segundo trimestre de 2019 a 301 aeronaves al 30 de junio de 2022.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 15,8% en comparación a 2019, derivado de la reducción en las operaciones.
- **Gastos de servicio a pasajeros** disminuyeron 42,6% versus 2019, principalmente explicado por una reducción de 17,2% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre, además de ciertas restricciones a los servicios de catering a bordo aún vigentes producto de la pandemia en algunos mercados domésticos.
- **Arriendo de aviones** alcanzó un total de US\$73,7 millones, representando un aumento de US\$4,1 millones comparado con el primer trimestre de 2022 debido al aumento de las operaciones y mayor utilización de las aeronaves durante el período. Estos acuerdos de pago variable de flota fueron implementados luego de la aprobación de la Corte durante el segundo y tercer trimestre de 2021<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> A partir del segundo trimestre de 2021 la línea de Arriendo de aviones incluye los costos asociados a los pagos por arriendo sobre la base de horas de vuelo (PBH) para los contratos que han sido modificados incorporando esa estructura. Para estos contratos que incluyen al comienzo del período pagos variables sobre la base de horas de vuelo (PBH) y posterior a esto pasan a tener cuotas fijas, se procedió a reconocer un activo por derecho de uso y pasivo por arrendamiento por estos montos a la fecha de modificación del contrato. Estos montos continúan amortizándose sobre una base lineal durante el plazo del arrendamiento desde la fecha de modificación de contrato, incluso si al comienzo tienen un período de pagos variables. Por

- **Gastos de mantenimiento** alcanzaron US\$144,7 millones, aumentando 34,1% comparado con 2019 en un contexto de mayores costos unitarios como respuesta a las presiones inflacionarias a nivel global y el aumento en las operaciones futuras proyectadas. Tal como fue ilustrado en el plan de negocios de LATAM a cinco años, se espera que durante el año los gastos de mantenimiento se mantengan sobre los niveles pre-pandemia de 2019 debido a la puesta al día de tareas rezagadas y costos asociados con el retorno de las aeronaves a servicio y nuevas incorporaciones.
- **Otros gastos operacionales** aumentaron 13,9% en comparación con 2019, principalmente debido al aumento en costos de marketing & ventas, IT y comunicaciones, e impuestos bancarios adicionales.

### Resultado no-operacional ajustado

- **Ingresos financieros** alcanzaron US\$5,7 millones durante el trimestre, representando una caída de 10,1% contra el mismo período de 2019. Esta reducción estuvo explicada principalmente por las restricciones a las inversiones de efectivo resultantes del proceso de Capítulo 11 y que empezaron a tomar efecto a partir del tercer trimestre de 2020, bajo el cual, una parte significativa del balance de efectivo de la compañía debe mantenerse en bancos autorizados, y por lo cual, quedan sujetas a menores tasas de rendimiento.
- **Gastos financieros** aumentaron 45,6% comparado con 2019, hasta US\$206,4 millones durante el segundo trimestre de 2022. Este aumento estuvo principalmente explicado por el contrato de financiamiento DIP, además de un aumento de 1,3% en la curva LIBOR durante el trimestre. Al 30 de junio de 2022, la compañía había realizado un giro del financiamiento DIP, que tuvo efecto el 8 de abril de 2022, con el fin de prepagar el anterior financiamiento DIP. Hacia finales del segundo trimestre, el financiamiento DIP ha aumentado la deuda en US\$ 2,700 millones y generó un aumento de los intereses devengados en aproximadamente US\$96 millones.
- Bajo **Otros ingresos (Costos) ajustado** la Compañía registró US\$135,6 millones en gastos durante el trimestre, comparado con ingresos por US\$28,1 millones en 2019. Este impacto estuvo explicado principalmente por gastos asociados al proceso de reorganización por US\$155,7 millones, parcialmente compensado por una ganancia de tipo de cambio de US\$38,2 millones, principalmente impulsada por la depreciación del peso Chileno durante el trimestre.

La **pérdida neta** atribuible a los propietarios de la controladora en el segundo trimestre de 2022 alcanzó US\$523,2 millones, mayormente explicada por el aumento en costos de combustible y los costos de reestructuración registrados bajo Otros ingresos (costos) ajustado. Este resultado se compara con una pérdida de US\$62,8 millones en el mismo período de 2019.

### FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

Al cierre del trimestre, la deuda financiera de LATAM alcanzó US\$8,43 mil millones, un aumento de US\$449,6 millones en comparación al trimestre anterior al 31 de marzo de 2022, principalmente explicado por el refinanciamiento del DIP, el cual tuvo lugar el 8 de abril al inicio del segundo trimestre.

LATAM también reportó US\$1.133,6 millones en efectivo y equivalentes de efectivo y ciertas inversiones de alta liquidez contabilizadas en otros activos financieros corrientes. Notablemente, durante el trimestre la Compañía registró un flujo de caja positivo de US\$234,8 millones proveniente de actividades de operación. Además, a la fecha de publicación, LATAM tenía acceso a US\$950 millones de financiamiento DIP comprometido y no girado.

---

lo tanto, y como resultado de la aplicación de la política contable de arrendamientos, el resultado del ejercicio incluye tanto el gasto de arriendo por los pagos variables (Arriendo de Aeronaves) así como también el gasto producto de la amortización del derecho de uso y el interés del pasivo por arrendamiento.

Con respecto a la cobertura, el principal objetivo de la política de cobertura de LATAM es proteger el riesgo de liquidez a mediano plazo de los aumentos en el precio del combustible, mientras se beneficia de las reducciones del precio del combustible. En consecuencia, LATAM cubre una parte de su consumo estimado de combustible. Las posiciones de cobertura por trimestre para los próximos meses al 31 de julio de 2022 se muestran en la siguiente tabla:

	3Q22	4Q22	1Q23	2Q23
<b>Posiciones de cobertura</b>				
Consumo estimado de combustible	16%	21%	8%	8%

## HITOS CAPÍTULO 11

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

Numerosas audiencias se han realizado ante el Honorable Juez Garrity en el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York (el Tribunal de los Estados Unidos). En dichas audiencias, los deudores han solicitado, entre otras cosas, continuar realizando pagos de curso ordinario y pagos de salarios a los empleados, además de rechazar los contratos anteriores al *filing* (incluidos los contratos de arrendamiento de aeronaves), todos los cuales han sido aprobados por la Corte de los EEUU sujeto a ciertas limitaciones.

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

El 19 de septiembre de 2020 se aprobó un financiamiento DIP (*Debtor In Possession*) de US\$2.450 millones. Luego, el 18 de octubre de 2021, la Corte de los EEUU aprobó una propuesta para el Tramo B por US\$750 millones de Oaktree Capital Management, L.P. ("OCM") y Apollo Management Holdings, L.P. ("Apollo") y otros fondos, cuentas y entidades asesoradas por OCM y Apollo, entregando acceso a LATAM a un total de US\$3.200 millones.

El 14 de marzo de 2022, y en marco del proceso de Capítulo 11 en curso, LATAM presentó a la Corte una propuesta de Financiamiento DIP Refundada y Modificada, la cual fue aprobada por la Corte en audiencia del 15 de marzo de 2022 y en una orden ingresada el 18 de marzo de 2022. Este nuevo contrato DIP, el cual refinanció y reemplazó el financiamiento DIP existente, fue suscrito formalmente por LATAM el 8 de abril de 2022, y consideró un financiamiento por US\$3.700 millones en dos tramos, Tramo A y Tramo C. Además, el nuevo DIP incluyó ciertas reducciones en tarifas e intereses en comparación al contrato anterior.

Adicionalmente, el 8 de abril de 2022 se realizó el primer giro del nuevo contrato DIP por un total de US\$2.750 millones, asignado a refinanciar completamente el contrato DIP anterior. A la fecha de publicación, la compañía tenía acceso a US\$950 millones de fondos no girados en el financiamiento DIP. El detalle de los fondos girados y disponibles por tramo se describe en la siguiente tabla:

	Línea comprometida (US\$ millones)	Monto girado (US\$ millones)	Monto Disponible (US\$ millones)
Tramo A	2.050,0	2.050,0	-
Tramo C	1.650,0	700,0	950,0
<b>Total</b>	<b>3.700,0</b>	<b>2.750,0</b>	<b>950,0</b>

Más recientemente, el 13 de junio de 2022, los Deudores presentaron una moción con la Corte de los EEUU buscando la aprobación para ingresar nuevos instrumentos que otorgarán financiamiento DIP para los Casos del Capítulo 11 restantes, entre los que algunos se convertirán en financiamiento de salida hacia la fecha efectiva del Plan. La Corte de los EEUU aprobó la moción en la audiencia del 23 de junio de 2022, e ingresó una orden bajo ese efecto el 24 de junio de 2022. Los nuevos instrumentos incluyen (i) una Línea de Crédito Rotativa de hasta US\$500 millones; (ii) un préstamo B a plazo (*Term B Loan Facility*) de hasta US\$750 millones; (iii) un préstamo puente a plazo de hasta US\$750 millones (o bonos intercambiables de 5 años emitidos para reemplazar o refinanciar el instrumento); (iv) un préstamo puente a plazo de hasta US\$750 millones (o bonos intercambiables de 7 años emitidos para reemplazar o refinanciar el instrumento); y (v) un junior DIP de hasta US\$1,17 mil millones de compromisos.

Al 30 de junio de 2022, un total de aproximadamente 6.500 reclamaciones han sido presentadas en los casos del Capítulo 11 contra los Deudores, entre las cuales los Deudores han objetado o resuelto mediante el retiro de reclamaciones, estipulaciones y órdenes de la Corte, aproximadamente 4.426 reclamaciones con un valor total de aproximadamente US\$113,6 mil millones. A medida que los Deudores continúan reconciliando las reclamaciones contra sus libros y registros, objetarán e impugnarán aquellas reclamaciones que determinen no ser válidas o por los montos no correspondientes, y resolverán otras disputas de reclamaciones dentro y fuera de la Corte de Estados Unidos. No es posible asegurar que dichas reclamaciones vayan a ser resueltas a favor de los Deudores. De acuerdo al estimado de reclamaciones publicado el 26 de noviembre de 2021, en contexto de los materiales publicados en conjunto con el Plan de Reorganización propuesto por LATAM, el estimado de reclamaciones resueltas asciende a aproximadamente US\$8,1 mil millones en el escenario bajo y US\$9,3 mil millones en el escenario alto.

El 26 de noviembre de 2021, LATAM presentó su Plan de Reorganización, el cual, y tal como fue la intención desde el comienzo del proceso de reorganización, cumple con las leyes aplicables tanto en Chile como en los Estados Unidos. El plan recibió un amplio apoyo de parte de los accionistas y acreedores del grupo, lo que ha sido confirmado en el RSA firmado por estas distintas partes, demostrando el apoyo de los tenedores de acreencias de más del 70% de las reclamaciones no garantizadas, más del 50% de los accionistas actuales, y alrededor de 67% de los tenedores de bonos de LATAM 2024 y LATAM 2026. Adicionalmente, el 12 de enero de 2022, LATAM anunció que los acuerdos de respaldo (*backstop agreements*) en apoyo a su Plan de Reorganización y el financiamiento propuesto habían sido firmados con parte importante de sus acreedores y accionistas, reafirmando el compromiso de estas partes con el Plan y su implementación. Estos acuerdos de respaldo fueron posteriormente aprobados por la Corte el 15 de marzo de 2022.

El 11 de mayo de 2022, LATAM presentó a la Corte de los EEUU una versión modificada de su Plan de Reorganización, la cual incluyó el apoyo de los tenedores de bonos Chilenos y el Comité Oficial de Acreedores No Garantizados (UCC), resultando así en un apoyo total al Plan de aproximadamente 90% de las clases afectadas en dólares. Luego, el 18 de junio, la Corte de los EEUU confirmó el Plan de Reorganización de LATAM, marcando así el último hito del proceso de Capítulo 11 en los Estados Unidos. Ciertas partes en interés han apelado a la confirmación del Plan por parte de la Corte de los EEUU, apelaciones que se mantienen pendientes. Recientemente, LATAM alcanzó un acuerdo con una de las partes en interés, Columbus Hill Capital Management, L.P. ("Columbus Hill", en conjunto con ciertas entidades afiliadas, el "Grupo Columbus Hill"), en el que Columbus Hill acordó retirar su apelación, firmar el RSA, y tomar ciertas acciones en apoyo al Plan.

El 5 de julio de 2022, en Junta de Accionistas Extraordinaria de LATAM, los accionistas de la Compañía aprobaron la nueva estructura de capital de LATAM presentada en el Plan, con el apoyo del 99,8% de las acciones presentes o representadas en la Junta. Estos hitos claves dentro del proceso de reorganización de LATAM fueron seguidos posteriormente por la presentación de la solicitud para el registro de los instrumentos del Plan ante la CMF en Chile el 8 de julio de 2022.

## PLAN DE FLOTA DE LATAM

En contexto de su proceso de reorganización, LATAM ha concluido una etapa importante de la reestructuración de su flota anterior al *filing*, concluyendo negociaciones que han tenido resultados ampliamente favorables, incluyendo períodos de pago variable extendidos, pagos de arrendamiento más bajos, y extensiones de períodos de pagos. Al 30 de junio de 2022, la flota total del grupo asciende a 301 aeronaves, lo que corresponde a una reducción de 39 aeronaves desde la flota inicial de 340 aeronaves desde el inicio de los procedimientos del Capítulo 11.

Se han alcanzado acuerdos de compromisos de flota con Boeing por dos aeronaves 787 Dreamliner y con Airbus por un total de 87 aeronaves de la familia A320-Neo, de los cuales LATAM ya recibió uno durante el trimestre. Los compromisos con Airbus consideran una modificación al acuerdo de adquisición firmado el 20 de julio de 2022 (de un total de 70 aeronaves de la familia A320-Neo), el cual incluyó 17 aeronaves de la familia A320-Neo adicionales, confirmó la inclusión del modelo A321XLR, y extendió las fechas de entrega hasta el 2029 (con opciones de compra para 13 aeronaves de la familia A320-Neo adicionales). Los aviones de la familia A320-Neo son un 20% más eficientes en consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub>, reforzando el compromiso de LATAM por contar con una flota moderna y con su estrategia de sostenibilidad a largo plazo hacia la carbono neutralidad en 2050.

Composición del plan de flota (a la fecha de publicación)	2022-2029
<b>Adiciones</b>	
Familia Airbus A320-Neo	86
Boeing 787-9	2
<b>TOTAL ADICIONES</b>	<b>88</b>

Adicionalmente, el grupo ha firmado diversos contratos de arrendamiento para recibir un avión Boeing 787 el 2022 y ocho Airbus de la familia A320 el 2023.

Finalmente, y como ha sido anunciado anteriormente, LATAM está llevando a cabo una expansión de su flota carguera dedicada, convirtiendo un total de 10 aeronaves B767 de pasajeros a aviones cargueros hacia finales del 2023. A la fecha de publicación, cuatro cargueros ya han sido convertidos. Las conversiones restantes ocurrirían durante el 2023.

## CONFERENCE CALL

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

LATAM publicó sus estados financieros relativos al periodo finalizado el 30 de junio de 2022 en la Comisión para el Mercado Financiero de Chile el día 9 de agosto de 2022. Los estados financieros estarán disponibles en español e inglés en la página <http://www.latamairlinesgroup.net>.



## **Acerca del Grupo LATAM:**

LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales son el principal grupo de aerolíneas de Latinoamérica, con presencia en cinco mercados domésticos de la región: Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, además de operaciones internacionales dentro de Latinoamérica y hacia/desde Europa, Oceanía, Estados Unidos y El Caribe.

El Grupo cuenta con una flota de aviones Boeing 767, 777, 787, Airbus A321, A320, A320neo y A319.

LATAM Cargo Chile, LATAM Cargo Colombia y LATAM Cargo Brasil son las filiales de carga del grupo LATAM, las cuales además de contar con acceso a las bodegas de aviones de pasajeros de las filiales grupo, cuentan con una flota conjunta de 15 aeronaves cargueras, que aumentará de manera gradual hasta totalizar hasta 21 aeronaves de carga en 2023.

Operan en la red del grupo LATAM, así como también en rutas internacionales exclusivas para el transporte de carga; ofrecen una infraestructura moderna, una amplia variedad de servicios y opciones de cuidados para cumplir con las necesidades de sus clientes.

Para consultas de prensa escribir a [comunicaciones.externas@latam.com](mailto:comunicaciones.externas@latam.com). Más información financiera en [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).

## LATAM Airlines Group S.A.

## Resultados Financieros Consolidados para el segundo trimestre de 2022 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 30 de junio				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
<b>INGRESOS</b>					
Pasajeros	1.713.385	455.691	276,0%	2.019.675	-15,2%
Carga	462.829	370.162	25,0%	269.261	71,9%
Otros ingresos, por función	49.873	62.851	-20,6%	81.021	-38,4%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>2.226.087</b>	<b>888.704</b>	<b>150,5%</b>	<b>2.369.957</b>	<b>-6,1%</b>
<b>COSTOS</b>					
Remuneraciones	(289.633)	(232.142)	24,8%	(432.241)	-33,0%
Combustible	(948.908)	(267.474)	254,8%	(721.356)	31,5%
Comisiones	(41.951)	(15.263)	174,9%	(52.707)	-20,4%
Depreciación y Amortización	(283.459)	(268.801)	5,5%	(351.729)	-19,4%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(255.430)	(167.537)	52,5%	(303.404)	-15,8%
Servicio a Pasajeros	(36.957)	(15.529)	138,0%	(64.329)	-42,6%
Arriendo de Aviones	(73.676)	(15.045)	389,7%	-	n.m.
Mantenimiento	(144.741)	(103.231)	40,2%	(107.955)	34,1%
Otros costos de operaciones	(337.320)	(161.430)	109,0%	(296.043)	13,9%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES AJUSTADO</b>	<b>(2.412.075)</b>	<b>(1.246.452)</b>	<b>93,5%</b>	<b>(2.329.764)</b>	<b>3,5%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL AJUSTADO</b>	<b>(185.988)</b>	<b>(357.748)</b>	<b>-48,0%</b>	<b>40.194</b>	<b>n.m.</b>
<i>Margen Operacional Ajustado</i>	-8,4%	-40,3%	31,9 pp	1,7%	-10,1 pp
Ingresos Financieros	5.670	4.363	30,0%	6.309	-10,1%
Gastos Financieros	(206.422)	(188.880)	9,3%	(141.799)	45,6%
Otros Ingresos (Costos) Ajustado	(135.573)	(585.401)	-76,8%	28.101	n.m.
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>(522.313)</b>	<b>(1.127.666)</b>	<b>-53,7%</b>	<b>(67.196)</b>	<b>677,3%</b>
Impuestos	(1.962)	355.389	n.m.	3.767	n.m.
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA</b>	<b>(524.275)</b>	<b>(772.277)</b>	<b>-32,1%</b>	<b>(63.429)</b>	<b>726,6%</b>
Atribuible a:					
Propietarios de la controladora	(523.198)	(769.637)	-32,0%	(62.817)	732,9%
Participaciones no controladoras	(1.077)	(2.640)	-59,2%	(612)	76,0%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA atribuible a los propietarios de la controladora</b>	<b>(523.198)</b>	<b>(769.637)</b>	<b>-32,0%</b>	<b>(62.817)</b>	<b>732,9%</b>
<i>Margen Neto atribuible a los propietarios de la controladora</i>	-23,5%	-86,6%	63,1 pp	-2,7%	-20,9 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	0,4%	-31,5%	31,9 pp	-5,6%	6,0 pp
EBITDA Ajustado	97.471	(88.947)	n.m.	391.922	-75,1%
<i>Margen EBITDA Ajustado</i>	4,4%	-10,0%	14,4 pp.	16,5%	-12,2 pp.

## LATAM Airlines Group S.A.

## Resultados Financieros Consolidados para los seis meses terminados en junio 2022 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para los seis meses terminados el 30 de junio				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
<b>INGRESOS</b>					
Pasajeros	3.199.624	952.670	235,9%	4.187.657	-23,6%
Carga	893.527	715.383	24,9%	532.757	67,7%
Otros ingresos, por función	91.967	133.815	-31,3%	174.811	-47,4%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>4.185.118</b>	<b>1.801.868</b>	<b>132,3%</b>	<b>4.895.225</b>	<b>-14,5%</b>
<b>COSTOS</b>					
Remuneraciones	(573.886)	(466.451)	23,0%	(908.252)	-36,8%
Combustible	(1.699.477)	(533.076)	218,8%	(1.467.907)	15,8%
Comisiones	(70.510)	(30.217)	133,3%	(106.773)	-34,0%
Depreciación y Amortización	(575.704)	(562.010)	2,4%	(703.373)	-18,2%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(479.875)	(333.746)	43,8%	(626.225)	-23,4%
Servicio a Pasajeros	(70.311)	(31.319)	124,5%	(128.575)	-45,3%
Arriendo de Aviones	(143.284)	(15.045)	852,4%	-	n.m.
Mantenimiento	(300.285)	(205.686)	46,0%	(212.011)	41,6%
Otros costos de operaciones	(595.928)	(337.799)	76,4%	(619.793)	-3,9%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES AJUSTADO</b>	<b>(4.509.260)</b>	<b>(2.515.349)</b>	<b>79,3%</b>	<b>(4.772.909)</b>	<b>-5,5%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL AJUSTADO</b>	<b>(324.142)</b>	<b>(713.481)</b>	<b>-54,6%</b>	<b>122.317</b>	<b>n.m.</b>
<i>Margen Operacional Ajustado</i>	-7,7%	-39,6%	31,9 pp	2,5%	-10,2 pp
Ingresos Financieros	10.233	11.832	-13,5%	12.200	-16,1%
Gastos Financieros	(465.820)	(382.527)	21,8%	(280.245)	66,2%
Otros Ingresos (Costos) Ajustado	(134.743)	(694.090)	-80,6%	34.976	-485,2%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>(914.472)</b>	<b>(1.778.266)</b>	<b>-48,6%</b>	<b>(110.752)</b>	<b>725,7%</b>
Impuestos	8.933	572.318	-98,4%	(9.274)	n.m.
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA</b>	<b>(905.539)</b>	<b>(1.205.948)</b>	<b>-24,9%</b>	<b>(120.026)</b>	<b>654,5%</b>
Atribuible a:					
Propietarios de la controladora	(903.271)	(1.200.504)	-24,8%	(122.891)	635,0%
Participaciones no controladoras	(2.268)	(5.444)	-58,3%	2.865	n.m.
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA atribuible a los propietarios de la controladora</b>	<b>(903.271)</b>	<b>(1.200.504)</b>	<b>-24,8%</b>	<b>(122.891)</b>	<b>635,0%</b>
<i>Margen Neto atribuible a los propietarios de la controladora</i>	-21,6%	-66,6%	45,0 pp	-2,5%	-19,1 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-1,0%	-32,2%	31,2 pp	8,4%	-9,4 pp
EBITDA Ajustado	251.562	(151.471)	n.m.	825.689	-69,5%
<i>Margen EBITDA Ajustado</i>	6,0%	-8,4%	14,4 pp.	16,9%	-10,9 pp.

## LATAM Airlines Group S.A.

## Datos Operacionales Consolidados

	Para el trimestre terminado el 30 de junio					Para los seis meses terminados el 30 de junio				
	2022	2021	% Change	2019	Var. %	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
<b>Sistema</b>										
Costos por ASK (US Cent)	9,5	11,6	-17,7%	6,7	42,6%	8,8	10,3	-14,5%	6,6	34,4%
Costos por ASK ex fuel (US Centavos)	5,8	9,1	-36,4%	4,6	25,3%	5,5	8,1	-32,4%	4,5	20,9%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	231,1	128,3	80,1%	300,2	-23,0%	463,5	272,2	70,3%	622,5	-25,5%
Galones consumidos por 1.000 ASKs	9,1	11,9	-23,4%	8,6	6,0%	9,1	11,1	-18,8%	8,5	5,9%
Precio del combustible (con hedge) (US\$ por galón)	4,11	2,08	97,0%	2,40	70,9%	3,67	1,96	87,2%	2,49	47,2%
Precio del combustible (sin hedge) (US\$ por galón)	4,14	2,09	97,4%	2,39	73,1%	3,69	1,97	87,8%	2,51	46,9%
Distancia Ruta Promedio ( km)	1.223	978	25,1%	1.391	-12,1%	1.222	1.029	18,8%	1.424	-14,2%
Número Total de Empleados (promedio)	30.484	27.914	9,2%	40.706	-25,1%	28.429	28.429	0,0%	40.816	-30,3%
Número Total de Empleados (al cierre)	30.627	27.377	11,9%	41.018	-25,3%	30.627	27.377	11,9%	41.018	-25,3%
<b>Pasajeros</b>										
ASKs (millones)	25.294	10.755	135,2%	34.836	-27,4%	51.207	24.412	109,8%	72.824	-29,7%
RPKs (millones)	20.295	7.384	174,8%	29.025	-30,1%	41.149	16.330	152,0%	61.003	-32,5%
Pasajeros Transportados (miles)	13.974	6.420	117,7%	16.875	-17,2%	28.325	13.763	105,8%	35.049	-19,2%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	80,2%	68,7%	11,6 pp	83,3%	-3,1 pp	80,4%	66,9%	13,5 pp	83,8%	-3,4 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	8,4	6,2	36,8%	7,0	21,3%	7,8	5,8	33,3%	6,9	13,3%
Ingresos por ASK (US Centavos)	6,8	4,2	59,9%	5,8	16,8%	6,2	3,9	60,1%	5,8	8,7%
<b>Carga</b>										
ATKs (millones)	1.459	1.096	33,2%	1.521	-4,1%	2.889	2.215	30,4%	3.125	-7,5%
RTKs (millones)	847	745	13,7%	849	-0,3%	1.683	1.477	13,9%	1.748	-3,7%
Toneladas Transportadas (miles)	219	199	10,2%	220	-0,5%	434	391	11,1%	435	-0,1%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	58,1%	68,0%	-10,0 pp	55,8%	2,2 pp	58,2%	66,7%	-8,4 pp	55,9%	2,3 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	54,6	49,7	10,0%	31,7	72,4%	53,1	48,4	9,6%	30,5	74,3%
Ingresos por ATK (US Centavos)	31,7	33,8	-6,1%	17,7	79,2%	30,9	32,3	-4,2%	17,0	81,4%

## LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 30 de junio 2022	Al 31 de diciembre 2021	Al 31 de diciembre 2019
<b>Activos</b>			
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.133.350	1.046.835	1.072.579
Otros activos financieros, corrientes	155.186	101.138	499.504
Otros activos no financieros, corrientes	163.037	108.368	313.449
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.046.228	902.672	1.244.348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	1.336	724	19.645
Inventarios corrientes	341.554	287.337	354.232
Activos por impuestos, corrientes	27.972	41.264	29.321
<b>Activos corrientes distintos de activos mantenidos para la venta</b>	<b>2.868.663</b>	<b>2.488.338</b>	<b>3.533.078</b>
Activos no corrientes mantenidos para la venta	143.424	146.792	485.150
<b>Total activos corrientes</b>	<b>3.012.087</b>	<b>2.635.130</b>	<b>4.018.228</b>
Otros activos financieros, no corrientes	18.257	15.622	46.907
Otros activos no financieros, no corrientes	142.451	125.432	204.928
Cuentas por cobrar, no corrientes	11.555	12.201	4.725
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.065.485	1.018.892	1.448.241
Plusvalía	-	-	2.209.576
Propiedades, planta y equipos	9.478.411	9.489.867	12.919.618
Activos por impuestos diferidos	29.123	15.290	235.583
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>10.745.282</b>	<b>10.677.304</b>	<b>17.069.578</b>
<b>Total activos</b>	<b>13.757.369</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>
<b>Patrimonio y Pasivos</b>			
Otros pasivos financieros, corrientes	5.449.761	4.453.451	1.885.660
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	5.239.238	4.860.153	2.222.874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	224.864	661.602	56
Otras provisiones, corrientes	30.967	27.872	5.206
Pasivos por impuestos corrientes	3.999	675	11.925
Otros pasivos no financieros, corrientes	2.566.976	2.332.576	2.835.221
<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>13.515.805</b>	<b>12.336.329</b>	<b>6.960.942</b>
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.203.056	5.948.702	8.530.418
Otras cuentas por pagar, no corrientes	266.142	472.426	619.110
Otras provisiones, no corrientes	853.710	712.581	286.403
Pasivo por impuestos diferidos	348.049	341.011	616.803
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	56.839	56.233	93.570
Otros pasivos no financieros no corrientes	505.428	512.056	851.383
<b>Total pasivos no corrientes</b>	<b>8.233.224</b>	<b>8.043.009</b>	<b>10.997.687</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>21.749.029</b>	<b>20.379.338</b>	<b>17.958.629</b>
Capital emitido	3.146.265	3.146.265	3.146.265
Ganancias (pérdidas) acumuladas	(9.744.377)	(8.841.106)	352.272
Acciones propias en cartera	(178)	(178)	(178)
Otras reservas	(1.385.110)	(1.361.529)	(367.577)
<b>Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora</b>	<b>(7.983.400)</b>	<b>(7.056.548)</b>	<b>3.130.782</b>
Participaciones no controladoras	(8.260)	(10.356)	(1.605)
<b>Total patrimonio</b>	<b>(7.991.660)</b>	<b>(7.066.904)</b>	<b>3.129.177</b>
<b>Total pasivos y patrimonio</b>	<b>13.757.369</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

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

Al 30 de junio, 2022 Al 30 de junio, 2021 Al 30 de junio, 2019

**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	4.700.096	1.893.716	5.666.473
Otros cobros por actividades de operación	47.069	30.664	52.441

**Clases de pagos**

Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(3.799.969)	(1.713.747)	(3.686.587)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(519.223)	(477.191)	(974.992)
Otros pagos por actividades de operación	(132.406)	(47.158)	(152.217)
Impuestos a las ganancias pagados	(8.411)	(30.402)	(29.750)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(56.282)	(23.358)	(26.071)

<b>Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación</b>	<b>230.874</b>	<b>(367.476)</b>	<b>849.297</b>
---	----------------	------------------	----------------

**Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión**

Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	417	-	2.057.987
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(331)	(198)	(2.043.453)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	18.825	-	28.702
Compras de propiedades, planta y equipo	(212.550)	(83.708)	(406.557)
Compras de activos intangibles	(26.680)	(24.940)	(41.084)
Anticipos de efectivo y préstamos concedidos a terceros	-	-	(37.000)
Intereses recibidos	351	6.471	10.316
Otras entradas (salidas) de efectivo	6.300	(425)	(1.251)

<b>Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión</b>	<b>(213.668)</b>	<b>(102.800)</b>	<b>(432.340)</b>
---	------------------	------------------	------------------

**Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación**

Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control

Importes procedentes de préstamos de largo plazo	-	-	(289.588)
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	2.779.476	369.898	50.000
Préstamos de entidades relacionadas	234.363	130.102	-
Reembolsos de préstamos	(1.870.614)	(30.383)	(617.926)
Pagos de pasivos por arrendamientos	(10.718)	(88.958)	(190.567)
Pagos de préstamos a entidades relacionadas	(728.903)	-	-
Dividendos pagados	-	-	(55.116)
Intereses pagados	(243.511)	(64.428)	(255.892)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(70.021)	(3.803)	(57.827)

<b>Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>	<b>90.072</b>	<b>312.428</b>	<b>(378.443)</b>
--	---------------	----------------	------------------

Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los

cambios en la tasa de cambio	107.278	(157.848)	38.514
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(20.763)	(3.027)	(58.808)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	86.515	(160.875)	(20.294)

<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL AÑO</b>	<b>1.046.835</b>	<b>1.695.841</b>	<b>1.081.642</b>
--	------------------	------------------	------------------

<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO</b>	<b>1.133.350</b>	<b>1.534.966</b>	<b>1.061.348</b>
--	------------------	------------------	------------------

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

	Al 30 de junio 2022	Al 31 de diciembre 2021	Al 31 de diciembre 2019
<b>Total Activos</b>	<b>13.757.369</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>
Total Pasivos	21.749.029	20.379.338	17.958.629
Total Patrimonio*	(7.991.660)	(7.066.904)	3.129.177
<b>Total Pasivos &amp; Patrimonio</b>	<b>13.757.369</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>
<b>Deuda</b>			
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo	7.128.212	6.246.662	5.462.684
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	1.298.119	1.189.182	1.730.843
<b>Deuda Financiera Total</b>	<b>8.426.331</b>	<b>7.435.844</b>	<b>7.193.527</b>
Pasivos por arriendos	3.220.815	2.960.638	3.172.157
<b>Deuda Total</b>	<b>11.647.146</b>	<b>10.396.482</b>	<b>10.365.684</b>
Efectivo, equivalente a efectivo e inversiones líquidas**	(1.133.627)	(1.047.182)	(1.459.248)
<b>Deuda Neta Total</b>	<b>10.513.519</b>	<b>9.349.300</b>	<b>8.906.436</b>

\*Nota: incluye participaciones no controladoras.

\*\*Incluye "Efectivo y equivalentes al efectivo" y ciertas inversiones de alta liquidez contabilizadas como "Fondos de inversión privados" en "Otros activos financieros corrientes".

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

	Al 30 de junio 2022	Al 31 de diciembre 2021	Al 31 de diciembre 2019
Efectivo, equivalente a efectivo e inversiones líquidas* como % ingresos LTM	15,1%	20,5%	14,0%
Deuda bruta (US\$ miles)	11.647.146	10.396.482	10.365.684
Deuda bruta / EBITDA Ajustado (12 meses)	25,9	nm	4,7
Deuda neta (US\$ miles)	10.513.519	9.349.300	8.906.436
Deuda neta / EBITDA Ajustado (12 meses)	23,4	nm	4,0

Nota: el EBITDA Ajustado (12 meses) se refiere al EBITDA Ajustado (últimos doce meses) (US\$ miles). Al 30 de junio de 2022, el EBITDA Ajustado (últimos doce meses) ha sido calculado sumando el EBITDA Ajustado de los primeros seis meses de 2022 (US\$251.562) al EBITDA Ajustado del año completo 2021 (US\$46.117) y restando el EBITDA Ajustado de los primeros seis meses de 2021 (US\$ -151.471) = US\$449.149. Los ratios al 31 de diciembre de 2019 están calculados utilizando el EBITDA Ajustado de los doce meses de 2019 (US\$2.211.578).

\*Incluye "Efectivo y equivalentes al efectivo" y ciertas inversiones de alta liquidez contabilizadas como "Fondos de inversión privados" en "Otros activos financieros corrientes".

## LATAM Airlines Group S.A.

## Flota consolidada

	Al 30 de junio, 2022		
	Aviones en Propiedad, Planta y Equipo	Aviones incluidos Activos por derecho de uso bajo NIIF 16	Total
<b>Flota Pasajeros</b>			
Boeing 767-300 ER	14	-	14
Boeing 777-300 ER	4	6	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	2	18	20
Airbus A319-100	40	1	41
Airbus A320-200	88	40	128
Airbus A320- Neo	1	13	14
Airbus A321-200	19	30	49
<b>TOTAL</b>	<b>172</b>	<b>114</b>	<b>286</b>
<b>Flota Carga</b>			
Boeing 767-300F	13	1	14
<b>TOTAL</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>14</b>
<b>TOTAL FLOTA EN OPERACIÓN</b>	<b>185</b>	<b>115</b>	<b>300</b>
<b>Subarriendos</b>			
Boeing 767-300F	1	-	1
<b>TOTAL SUBARRIENDOS</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>186</b>	<b>115</b>	<b>301</b>



## LATAM Airlines Group S.A.

## Conciliación de Cifras Reportadas a Ítems Non-GAAP (en miles de dólares estadounidenses)

LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" o "La Compañía") a veces utiliza información ("ítems non-GAAP") derivada de los estados financieros consolidados pero que no es presentada de acuerdo a los "Normas Internacionales de Información Financiera" ("IFRS", "principios contables", "GAAP"). Estos ajustes de incluir o excluir ciertos ítems le entregan a la administración una herramienta adicional para entender y analizar el desempeño operacional fundamental y entregar un mejor parámetro de comparación con la industria. En efecto, LATAM considera que estas medidas financieras non-GAAP podrían proporcionar información útil a inversionistas y otros.

Estos ítems non-GAAP podrían no ser comparables con los ítems non-GAAP de otras compañías nombrados de forma similar y deben ser considerados como un complemento a los resultados preparados de acuerdo a los GAAP, pero no deben considerarse como sustitutos o superiores a los resultados GAAP.

Las tablas a continuación muestran las conciliaciones de los ítems non-GAAP con sus medidas financieras GAAP:

	Para el trimestre terminado el 30 de junio					Para los seis meses terminados el 30 de junio				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
<b>Costo de ventas</b>	<b>(2.008.317)</b>	<b>(1.019.616)</b>	<b>97,0%</b>	<b>(1.926.806)</b>	<b>4,2%</b>	<b>(3.770.428)</b>	<b>(2.063.416)</b>	<b>82,7%</b>	<b>(3.948.361)</b>	<b>-4,5%</b>
(+) Costos de distribución	(117.382)	(63.265)	85,5%	(145.459)	-19,3%	(201.581)	(122.657)	64,3%	(288.319)	-30,1%
(+) Gastos de administración	(120.974)	(91.554)	32,1%	(167.220)	-27,7%	(233.137)	(180.288)	29,3%	(329.635)	-29,3%
(+) Otros gastos, por función	(165.402)	(72.017)	129,7%	(90.278)	83,2%	(304.114)	(148.988)	104,1%	(206.592)	47,2%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES AJUSTADO</b>	<b>(2.412.075)</b>	<b>(1.246.452)</b>	<b>93,5%</b>	<b>(2.329.764)</b>	<b>3,5%</b>	<b>(4.509.260)</b>	<b>(2.515.349)</b>	<b>79,3%</b>	<b>(4.772.909)</b>	<b>-5,5%</b>
<b>Ganancias/(Pérdidas) de actividades operacionales</b>	<b>(359.395)</b>	<b>(1.000.013)</b>	<b>-64,1%</b>	<b>46.106</b>	<b>-879,5%</b>	<b>(542.993)</b>	<b>(1.450.915)</b>	<b>-62,6%</b>	<b>124.245</b>	<b>-537,0%</b>
(-) Gastos de actividades de reestructuración	155.690	686.447	-77,3%	-	n.m.	203.440	777.969	-73,8%	-	n.m.
(-) Otras ganancias (pérdidas)	17.717	(44.182)	-140,1%	(5.912)	-399,7%	15.411	(40.535)	-138,0%	(1.927)	-899,7%
<b>RESULTADO OPERACIONAL AJUSTADO</b>	<b>(185.988)</b>	<b>(357.748)</b>	<b>-48,0%</b>	<b>40.194</b>	<b>-562,7%</b>	<b>(324.142)</b>	<b>(713.481)</b>	<b>-54,6%</b>	<b>122.317</b>	<b>-365,0%</b>
(+) Gastos de actividades de reestructuración	(155.690)	(686.447)	-77,3%	-	n.m.	(203.440)	(777.969)	-73,8%	-	n.m.
(+) Otras ganancias (pérdidas)	(17.717)	44.182	-140,1%	5.912	-399,7%	(15.411)	40.535	-138,0%	1.928	-899,3%
(+) Diferencias de cambio	38.158	57.008	-33,1%	24.005	59,0%	86.906	43.681	99,0%	32.954	163,7%
(+) Resultado por unidades de reajuste	(324)	(144)	125,0%	(1.817)	-82,2%	(2.798)	(337)	730,3%	94	-3061,2%
<b>Otros Ingresos (Costos) Ajustado</b>	<b>(135.573)</b>	<b>(585.401)</b>	<b>-76,8%</b>	<b>28.101</b>	<b>-582,5%</b>	<b>(134.743)</b>	<b>(694.090)</b>	<b>-80,6%</b>	<b>34.976</b>	<b>-485,2%</b>
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA</b>	<b>(524.275)</b>	<b>(772.277)</b>	<b>-32,1%</b>	<b>(63.429)</b>	<b>726,6%</b>	<b>(905.539)</b>	<b>(1.205.948)</b>	<b>-24,9%</b>	<b>(120.026)</b>	<b>654,5%</b>
(-) Impuestos	1.962	(355.389)	n.m.	(3.767)	n.m.	(8.933)	(572.318)	-98,4%	9.274	n.m.
(-) Gastos Financieros	206.422	188.880	9,3%	141.799	45,6%	465.820	382.527	21,8%	280.245	66,2%
(-) Ingresos Financieros	(5.670)	(4.363)	30,0%	(6.309)	-10,1%	(10.233)	(11.832)	-13,5%	(12.200)	-16,1%
(-) Depreciación y Amortización	283.459	268.801	5,5%	351.729	-19,4%	575.704	562.010	2,4%	703.373	-18,2%
<b>EBITDA</b>	<b>(38.102)</b>	<b>(674.348)</b>	<b>-94,3%</b>	<b>420.023</b>	<b>-109,1%</b>	<b>116.819</b>	<b>(845.561)</b>	<b>-113,8%</b>	<b>860.666</b>	<b>-86,4%</b>
(-) Otros Ingresos (Costos) Ajustado	135.573	585.401	-76,8%	(28.101)	n.m.	134.743	694.090	-80,6%	(34.976)	-485,2%
<b>EBITDA Ajustado</b>	<b>97.471</b>	<b>(88.947)</b>	<b>-209,6%</b>	<b>391.922</b>	<b>-75,1%</b>	<b>251.562</b>	<b>(151.471)</b>	<b>-266,1%</b>	<b>825.689</b>	<b>-69,5%</b>

	Año completo		
	2021	2019	Var. %
(+) Gastos de actividades de reestructuración	(2.337.182)	-	n.m.
(+) Otras ganancias (pérdidas)	30.674	11.525	166,2%
(+) Diferencias de cambio	131.408	(32.571)	-503,5%
(+) Resultado por unidades de reajuste	(5.393)	(14.989)	-64,0%
<b>Otros Ingresos (Costos) Ajustado</b>	<b>(2.180.493)</b>	<b>(36.035)</b>	<b>5951,0%</b>
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA</b>	<b>(4.653.142)</b>	<b>195.613</b>	<b>-2478,7%</b>
(-) Impuestos	568.935	(53.697)	-1159,5%
(-) Gastos Financieros	805.544	589.934	36,5%
(-) Ingresos Financieros	(21.107)	(26.283)	-19,7%
(-) Depreciación y Amortización	1.165.394	1.469.976	-20,7%
<b>EBITDA</b>	<b>(2.134.376)</b>	<b>2.175.543</b>	<b>-198,1%</b>
(-) Otros Ingresos (Costos) Ajustado	2.180.493	36.035	5951,0%
<b>EBITDA Ajustado</b>	<b>46.117</b>	<b>2.211.578</b>	<b>-97,9%</b>