

## **LATAM REPORTA UNA MEJORA CONTINUA EN INGRESOS Y CASK (EXFUEL) Y TIENE COMO OBJETIVO EMERGER DEL CAPÍTULO 11 DURANTE LA SEGUNDA MITAD DE 2022**

Santiago, Chile, 9 de marzo de 2022 – LATAM Airlines Group S.A. (IPSA: LTM) anuncia hoy sus resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 31 diciembre de 2021. “LATAM” o “la Compañía” se refiere a la entidad consolidada, incluyendo sus aerolíneas afiliadas de transporte de pasajeros y cargas en América Latina. Todos estos valores se presentan de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (International Financial Reporting Standards – IFRS), en dólares estadounidenses. El tipo de cambio promedio entre el Real y el Dólar en el trimestre fue de R\$ 5,58/US\$ 1,00.

### **HITOS**

- Durante el cuarto trimestre, la mejora continua en los niveles de tráfico aéreo como resultado de la disminución en las restricciones de viaje y el aumento de los procesos de vacunación, tanto en la región como en el mundo entero, se han visto reflejados en otra mejora inter-trimestral en las operaciones de LATAM, alcanzando un 63,5% de los niveles de 2019 (medido en ASKs) durante el cuarto trimestre de 2021. Esto corresponde a un aumento en la capacidad de 29,6% comparado con el tercer trimestre de 2021, siendo liderado, principalmente, por las operaciones domésticas mientras que la recuperación del segmento internacional sigue mostrando un retraso. En términos de capacidad doméstica, las filiales de habla hispana y la filial de Brasil finalizaron el año alcanzando un 89,1% y 92,9% de los niveles de diciembre de 2019, respectivamente.
- Los ingresos operacionales totales en el cuarto trimestre de 2021 alcanzaron US\$1.995,9 millones, 30,5% por debajo de los niveles de 2019, sin embargo, continuaron mostrando una trayectoria al alza liderado por la recuperación en el tráfico de pasajeros, con los ingresos operacionales totales registrando un incremento de 51,9% comparado con el trimestre anterior del 2021. Con respecto a las distintas líneas de ingresos, los de pasajeros cayeron 40,5% y otros ingresos disminuyeron 50,5% comparados con 2019, mientras que los de carga aumentaron en comparación al contexto pre-pandemia, mejorando 66,0% versus el 2019. Considerando el año 2021 completo, los ingresos de la Compañía alcanzaron un total de US\$5.111,3 millones, una caída de 51,0% comparado con 2019, resultante del impacto de la pandemia del COVID-19.
- Tal como en los trimestres anteriores de 2021, las operaciones de carga de las filiales de LATAM mantuvieron una operación sólida, registrando un aumento de 66,0% en los ingresos comparado con el mismo período de 2019, llegando a un total de US\$464,8 millones. La lenta recuperación de las operaciones internacionales continúa restringiendo la capacidad de carga (medida en ATKs) por debajo de los niveles pre-pandemia, con una disminución de 15,0% comparado con el mismo período de 2019. A pesar de lo anterior, la fuerte tendencia al alza observada en los *yields*, los cuales aumentaron un 12,1% con respecto al trimestre anterior y un 84,4% comparado con 2019, acompañado de factores de utilización saludables siguiendo un aumento de 3,3 p.p. versus 2019, han más que contrarrestado las limitaciones de capacidad, resultando en otro trimestre positivo para LATAM cargo.
- Los costos operacionales totales alcanzaron US\$1.922,4 millones en el cuarto trimestre de 2021, representando una disminución de 23,7% comparado con el mismo período de 2019, siguiendo los esfuerzos en la reestructuración de costos del grupo. Durante el trimestre, el grupo registró reducciones significativas en líneas de costos tales como: Otros gastos operacionales (-29,9% versus 2019) y Salarios

y Beneficios (-26,5% versus 2019), mientras que aquellos costos vinculados a la operación, tales como Costos de Combustible y Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje, continúan bajo los niveles pre-pandemia del 2019, pero han mostrado un aumento en los últimos trimestres liderado por la recuperación operacional y los fuertes aumentos en el precio del combustible. La recuperación de las operaciones ha llevado a una mejora significativa en el CASK (costo por ASK) del grupo como resultado de las múltiples medidas de costos llevadas a cabo por LATAM. El CASK ex fuel mejoró un 25,0% comparado con el tercer trimestre de 2021, desde US\$7,4 centavos a US\$5,6 centavos. En la medida que las operaciones sigan normalizándose, el grupo espera que esta tendencia continúe, reflejando las eficiencias de costos implementadas durante el proceso de reestructuración que resultará en ahorros por más de US\$900 millones al año.

- Notoriamente, y por primera vez desde el inicio de la pandemia, el grupo registró un resultado operacional trimestral positivo, el cual alcanzó US\$73,4 millones durante el trimestre. La pérdida neta atribuible a los accionistas alcanzó US\$2.755,1 millones, fuertemente impactada por una provisión de valoración de activos de impuestos diferidos, relacionados con las pérdidas fiscales acumuladas que la Compañía no espera utilizar en el futuro cercano, y gastos de reorganización. Este resultado se compara con una ganancia neta de US\$227,0 millones en el mismo período de 2019 y una pérdida de US\$691,9 millones en el tercer trimestre de 2021.
- El 26 de noviembre de 2021, LATAM presentó su Plan de Reorganización, cumpliendo con las leyes aplicables tanto en Chile como en los Estados Unidos. El Plan ha recibido un amplio soporte por parte de más del 70% de los acreedores no garantizados de LATAM Airlines Group SA y más del 50% de los actuales accionistas, habiendo entrado a un acuerdo de apoyo a la reestructuración ("RSA" por sus siglas en inglés), y además ha sido apoyado a través de los respectivos acuerdos de respaldo (*backstop agreements*) presentados para la aprobación de la Corte. El Plan cuenta también con el soporte de aproximadamente 67% de los tenedores de bonos de LATAM 2024 y LATAM 2026. Esto es de gran importancia para los próximos hitos del proceso y la eventual salida del Capítulo 11, ya que contar con el apoyo de los acreedores es necesario para la aprobación del plan, y la aprobación de los accionistas es requerida, de acuerdo a la ley chilena, para llevar a cabo la reestructuración financiera y aumento de capital propuestos. La aprobación de los procedimientos de solicitud de votos sobre el Plan y de los *backstop agreements* se encuentran pendientes ante la Corte en este momento.
- En noviembre de 2021 el grupo fue reconocido por S&P Global Corporate Sustainability Assessment (CSA), una encuesta que mide la performance en sostenibilidad de compañías alrededor del mundo, obteniendo el mejor desempeño en sostenibilidad del continente americano y el cuarto puesto dentro de la industria aérea a nivel mundial. Durante el trimestre, LATAM también certificó su Sistema de Gestión Ambiental bajo el programa de evaluación ambiental de la IATA (IEnvA) en etapa 1, para un total de nueve operadores del grupo, incluyendo pasajeros y carga.

## COMENTARIOS DE LA GERENCIA SOBRE LOS RESULTADOS DEL AÑO 2021

El año pasado estuvo marcado por avances continuos a nivel operacional con un alza significativa en las operaciones del grupo, el avance en los procedimientos de reorganización de LATAM con la presentación de su Plan de Reorganización y la implementación de múltiples iniciativas de ahorro de costos. A pesar de un contexto macroeconómico más desafiante, el grupo adaptó sus operaciones manteniendo siempre a sus clientes como la primera prioridad, reestructuró sus costos y flota, y tomó ventaja del tiempo para analizar de manera transversal sus operaciones, el negocio, y su rol en las sociedades en las que opera.

En el ámbito operacional, LATAM simplificó procesos y rediseñó las estrategias de flota, mientras que por el lado financiero se concentró en la renegociación de contratos y la reestructuración de costos. En paralelo, el grupo mantuvo un foco importante en mantener las operaciones de manera regular y recuperar la capacidad pre-pandemia lo antes posible. A pesar de la volatilidad y escenarios cambiantes relacionados con el COVID-19 y la afectada demanda de pasajeros, el grupo trabajó diligentemente en restaurar su red y rentabilidad, aumentando las operaciones (medido en ASKs, comparado con 2019) desde 38,9% en enero de 2021 a 70,1% al final del año en diciembre de 2021.

Los resultados de estos esfuerzos se han visto reflejados en el posicionamiento de LATAM y sus filiales en sus respectivos mercados domésticos. Al mismo tiempo, LATAM fue reconocido como el grupo de aerolíneas más puntual del mundo por la Official Airline Guide en 2021, y el NPS del grupo, indicador que mide el nivel de satisfacción de nuestros clientes, alcanzó máximos históricos durante el año.

Además, LATAM lanzó su estrategia de sostenibilidad a largo plazo en mayo de 2021, la cual está basada en los pilares de cambio climático, economía circular y valor compartido, e incluye las metas de ser carbono neutral al 2050, cero residuos a rellenos sanitarios al 2027 y la protección de ecosistemas icónicos en Sudamérica. Uno de los anuncios más relevantes fue la primera etapa de un plan de acciones de conservación y reforestación en ecosistemas icónicos de la región con el apoyo de The Nature Conservancy (TNC).

Hacia el final del 201, el grupo LATAM alcanzó la meta de 200 millones de vacunas COVID-19 transportadas de forma gratuita desde el inicio de la pandemia dentro de Brasil, Chile, Ecuador y Perú como parte de su programa Avión Solidario. Además, durante el cuarto trimestre, LATAM Airlines Ecuador lanzó el programa de reciclaje de uniformes "Segundo Vuelo", en alianza con la Asociación de Toquilleras María Auxiliadora de la ciudad de Sigüe y la asociación de Artesanos Mushuk Pakari (Nuevo Amanecer) de la ciudad de Cañar. Las prendas fueron transformadas en carteras, bolsos, collares, aretes, pulseras y exhibidores de joyas o joyeros.

Con respecto a sus inversiones estratégicas, durante el 2021 el grupo siguió transformando la experiencia de vuelo de sus pasajeros a través de remodelación de cabinas, completando 26 aeronaves durante el año, llevando a un total de 115 aeronaves con interiores renovados entre la flota de LATAM. Además, en Brasil, el grupo ha seguido equipando sus aviones con conectividad Wi-Fi, alcanzando un total de 50 aeronaves equipadas con este servicio hacia el final del año.

A lo largo del año pasado y en parte debido al proceso de Capítulo 11, el grupo ha sido capaz de implementar una de las estructuras de costos más competitivas en la región. Tal como fue anunciado el 9 de septiembre de 2021 en el plan de negocios a cinco años del grupo, en el que se destacaron las principales proyecciones financieras y operacionales, LATAM espera alcanzar una recuperación completa de la demanda internacional y doméstica en 2022 y 2024, respectivamente. Además, se espera que los resultados financieros del 2024 estén en línea con las cifras pre-pandemia, acompañados de un CASK ex fuel, ex inflación estimado de US\$3,9 centavos, lo que representa una mejora de US\$0,6 centavos comparado con 2019, lo que llevaría a LATAM a ser uno de los grupos de aerolíneas "full service" más competitivos. Esto es el resultado de las importantes iniciativas de reestructuración en materia de flota, empleados, digitalización y simplificación de procesos que ascienden a un total anual de más de US\$900 millones en ahorro de costos.

Habiendo presentado su Plan de Reorganización el 26 de noviembre de 2021, con un amplio soporte de los principales grupos de interés, LATAM sigue avanzando hacia una salida exitosa del Capítulo 11, encontrándose actualmente pendientes de aprobación por parte de la Corte el procedimiento de aprobación de votos y los acuerdos de respaldo (*backstop agreements*). El grupo está preparado para emerger como un líder en la región,

con un balance robusto, una liquidez incomparable y una estructura de costos muy competitiva, lo que permitirá generar un crecimiento continuo de la red.

## **COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DEL CUARTO TRIMESTRE DE 2021**

Los ingresos totales en el cuarto trimestre de 2021 alcanzaron US\$1.995,9 millones, comparado con US\$ 2.870,6 millones en el mismo período de 2019. Esto marca una disminución de 30,5%, la cual se explica por una caída de 40,5% en los ingresos de pasajeros y una caída de 50,5% en otros ingresos, parcialmente compensado por los ingresos de carga, los cuales registraron un aumento de 66,0% versus 2019. Durante el trimestre, los ingresos de pasajeros y carga representaron el 73,9% y 23,3% de los ingresos operativos totales, respectivamente, con los ingresos de pasajeros aumentando continuamente en proporción a la recuperación del tráfico aéreo. Comparado con el tercer trimestre de 2021, las tres líneas de ingresos registraron un aumento trimestral, con los ingresos totales aumentando un 51,9%.

Los **ingresos de pasajeros** en el trimestre estuvieron un 40,5% por debajo del mismo período de 2019, en línea con la caída observada en el tráfico, medido en RPKs, de 37,7% versus 2019, además de una caída de 4,5% en los *yields* versus 2019. A pesar de lo anterior, la disminución en las restricciones de viaje durante el trimestre, especialmente aquellas relacionadas con el cierre de fronteras en Chile y Argentina, además de las restricciones de viaje internacionales para los pasajeros brasileños, han resultado en una continuación de la recuperación del tráfico aéreo en la región, alcanzando un aumento de 40,3% en el tráfico comparado con el tercer trimestre de 2021 (medido en RPKs), acompañado de un aumento trimestral de 14,9% en los *yields*. Los factores de ocupación durante el trimestre alcanzaron un 81,3%, representando una caída de 1,6 p.p. comparado con los niveles pre-pandemia del cuarto trimestre de 2019, y como resultado, los ingresos por ASK (RASK) estuvieron 6,3% por debajo de 2019. Comparado con el tercer trimestre de 2021, sin embargo, los factores de ocupación aumentaron en 6,2 p.p. y los ingresos por ASK (RASK) crecieron un 24,4%.

Los **ingresos de carga** aumentaron 66,0% en el trimestre comparado con el mismo período de 2019, alcanzando US\$464,8 millones, importantemente impulsados por el buen desempeño de los aviones cargueros. Una parte importante de este resultado vino de la tendencia al alza en los *yields*, los cuales registraron un aumento de 84,4% comparado con 2019, además de mercados de exportación e importación saludables durante el período. Los ATKs totales estuvieron 15,0% por debajo de los niveles de 2019 durante el trimestre, principalmente afectados por la restricción en capacidad *belly* proveniente de las operaciones internacionales, sin embargo, los ATKs de aviones cargueros aumentaron 21,4% comparado con el mismo período de 2019. En total, las operaciones cargueras alcanzaron un factor de ocupación de 59,7% durante el trimestre, lo que representa un aumento de 3,3 p.p. comparado con 2019. Como fue anunciado anteriormente, LATAM sigue tomando ventaja de las oportunidades en el sector, realizando la conversión de diez aviones B-767 de pasajeros en aviones cargueros entre 2021 y 2023. El primer avión carguero convertido fue entregado en diciembre de 2021, mientras que otros dos ya iniciaron su proceso de conversión, con entregas previstas para el primer y segundo trimestre de 2022, respectivamente.

**Otros ingresos** alcanzaron US\$55,9 millones en el cuarto trimestre de 2021, lo que representa una disminución de 50,5% comparado con el mismo período de 2019. Tal como fue el caso en los trimestres recientes, esta caída se debe principalmente al cese esperado de ciertos fondos compensatorios recibidos de Delta como parte del acuerdo firmado en 2019, además de la reducción en ingresos por subarrendamientos de aeronaves debido a la reducción en el número de aeronaves subarrendadas (durante el cuarto trimestre de

2019, LATAM contaba con once aeronaves subarrendadas a terceros, incluyendo aviones *widebody*, versus solo una durante el cuarto trimestre de 2021).

Los **gastos operacionales** en el cuarto trimestre alcanzaron US\$1.922,4 millones, representando una reducción de 23,7% comparado con el mismo período de 2019. A pesar de los incrementos considerables en el precio del combustible, esta reducción es un reflejo de los esfuerzos del grupo por reestructurar sus costos, además de un nivel de operaciones aún por debajo del contexto pre-pandemia de 2019. Los cambios en los gastos operacionales estuvieron explicados principalmente por:

- **Salarios y beneficios** disminuyó 26,5% comparado con 2019, explicado por una disminución de 29.6% en la dotación promedio durante el trimestre con respecto al cuarto trimestre de 2019, junto con la depreciación de las monedas locales en la región, especialmente en Chile y Brasil. Además, durante 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** disminuyeron 24,4% comparado con 2019, explicado por una reducción de 30,9% en el consumo total de combustible producto de la reducción en operaciones comparado con el contexto pre-pandemia. Sin embargo, el precio del combustible (excluyendo *hedge*) ha mostrado una significativa tendencia al alza, especialmente durante la segunda mitad del año, la cual se acentuó aún más durante el cuarto trimestre, alcanzando un aumento de 10,0% y 77,6% comparado con el mismo período de 2019 y 2020, respectivamente (+13,0% versus 3T 2021). Al 31 de diciembre de 2021, LATAM reconoció una ganancia de US\$10,1 millones asociada a contratos de cobertura, lo que se compara con una pérdida de US\$14,3 millones durante el mismo período de 2020 por el mismo concepto.
- **Comisiones pagadas a agentes** disminuyeron un 33,1% comparado con el cuarto trimestre de 2019, lo cual está en línea con la reducción de 40,5% en los ingresos de pasajeros en comparación con 2019.
- **Depreciación y amortización** disminuyó 20,0% comparado con 2019. Al igual que en períodos anteriores, el grupo sigue viendo una tendencia a la baja en sus costos de depreciación en comparación con 2019, siguiendo la reducción en el tamaño de la flota, efecto que se ha acentuado con los rechazos de aeronaves *wide body*. La flota total de LATAM se ha reducido de un total de 342 hacia al final del 2019 a 304 aeronaves al 31 de diciembre de 2021. Sin embargo, y a medida que las operaciones se recuperan, estos efectos están siendo contrarrestados por costos de tareas de mantenimiento de puesta al día asociados con el retorno de las aeronaves a servicio y reparaciones de motores y componentes.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 32,9% versus 2019 derivado de la reducción en las operaciones.
- **Gastos de servicio a pasajeros** disminuyeron un 58,8% contra 2019, explicado por una reducción de 25,6% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre, el cual alcanzó 14,8 millones, además de las restricciones a los servicios a bordo de *catering* impuestas por algunos países producto de la pandemia.
- **Arriendo de aviones**<sup>1</sup> alcanzó un total de U\$62,1 millones, representando un aumento de US\$18,7 millones comparado con el 3T21 debido al aumento de las operaciones durante el trimestre. Ciertos

<sup>1</sup> 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 periodo 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 periodo de pagos variables. Por 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 gastos producto de la amortización del derecho de uso (incluido en la línea depreciación) y el interés del pasivo por arrendamiento (incluido en Pasivos por arrendamiento).

acuerdos de pago variable de flota fueron aprobados por la Corte durante el segundo y tercer trimestre del 2021. Además, durante el cuarto trimestre, el grupo concluyó negociaciones para extender acuerdos de pago variable que finalizaban el 31 de diciembre de 2021.

- **Gastos de mantenimiento** disminuyeron 4,9% comparado con 2019, alcanzando US\$121,7 millones. Tal como fue ilustrado en el plan de negocios de LATAM a cinco años, el grupo espera un incremento relativo en los gastos de mantenimiento en comparación a los niveles de operación, una tendencia que se espera continúe durante la mayor parte del 2022 a medida que las operaciones repuntan debido a la puesta al día de tareas rezagadas y costos asociados con el retorno de las aeronaves a servicio luego de un tiempo de inactividad prolongado, como también reparaciones de motores.
- **Otros gastos operacionales** disminuyeron 29,9% comparado con el 2019, principalmente por una reducción en los costos variables asociados a la tripulación de cabina y sujeto a los niveles de operación.

### **Resultado no-operacional**

- **Ingresos financieros** alcanzaron US\$6,3 millones durante el trimestre, lo que representó una caída de 37,6% contra el mismo período de 2019. Esta reducción estuvo mayormente explicada por las restricciones sobre las inversiones de efectivo producto del proceso de Capítulo 11, bajo el cual, parte del balance de efectivo de la compañía debe mantenerse en bancos autorizados, y por lo cual, quedan sujetas a menores tasas de inversión. Estas restricciones empezaron a tomar efecto durante el tercer trimestre de 2020.
- **Gastos financieros** aumentaron 32.3% comparado con 2019, a US\$216,9 millones en el cuarto trimestre de 2021. Hacia el final del año, la compañía había realizado cuatro retiros del financiamiento DIP desde el *filing* a Capítulo 11 el 26 de mayo de 2020, lo que ha aumentado la deuda en US\$1,95 mil millones, llevando a un aumento de los intereses devengados por aproximadamente US\$253,6 millones.
- Bajo **Otros ingresos (gastos)** la Compañía registró gastos por US\$1.383,6 millones durante el trimestre, comparado con gastos por US\$1,3 mil millones en 2019. Este impacto estuvo explicado por procedimientos de reestructuración por un total de US\$1.382 millones durante el trimestre, principalmente proveniente de gastos asociados a la renegociación de contratos de flota, parcialmente compensado por una ganancia de US\$12.0 millones por diferencias de tipo de cambio durante el período.

La **pérdida neta** en el cuarto trimestre alcanzó US\$2.755.1 millones, notablemente impactada por una provisión de valoración de activos de impuestos diferidos, relacionados con las pérdidas fiscales acumuladas que la Compañía no espera utilizar en el futuro cercano, por un total de US\$1.252 millones, además de los costos de reestructuración mencionados previamente registrados bajo otros gastos. Este resultado se compara con una ganancia de US\$227,1 millones en el mismo período de 2019 y una pérdida por US\$691,9 durante el tercer trimestre de 2021.

### **FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ**

Al cierre del trimestre, la deuda financiera de LATAM alcanzó US\$7,4 mil millones, una disminución de US\$87,6 millones en comparación con el trimestre anterior.

Al cierre del cuarto trimestre de 2021, LATAM reportó US\$1.047,2 millones en efectivo y equivalentes de efectivo, incluyendo ciertas inversiones de alta liquidez contabilizadas como otros activos financieros corrientes. Además, a la fecha de publicación, LATAM mantenía acceso a US\$1,25 mil millones restantes de liquidez comprometida en el financiamiento DIP, US\$424,5 millones restantes del Tramo A, US\$375,5 millones restantes del Tramo C y US\$450 millones restantes del Tramo B.

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 diciembre de 2021 se muestran en la siguiente tabla:

	1Q22	2Q22	3Q22	4Q22
<b>Posiciones de cobertura</b>				
Consumo estimado de combustible	25%	30%	17%	14%

## 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 EE.UU. 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 EE.UU. sujeto a ciertas limitaciones.

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

El 19 de septiembre de 2020 se aprobó un Financiamiento DIP (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\$3,2 mil millones. Al 31 de diciembre de 2021, un total de cuatro retiros se han realizado bajo el financiamiento DIP, existiendo un total de US\$1.25 mil millones de financiamiento DIP no girado. 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	1,300.0	875.5	424.5
Tramo B	750.0	300.0	450.0
Tramo C	1,150.0	774.5	375.5
<b>Total</b>	<b>3,200.0</b>	<b>1,950.0</b>	<b>1,250.0</b>

En marco del proceso de Capítulo 11 en curso, LATAM anunció el 18 de febrero de 2022, que había buscado y recibido varias propuestas de financiamiento para una extensión y/o refinanciamiento del contrato de Financiamiento DIP existente. Como resultado de este proceso, el 18 de febrero de 2022, LATAM presentó a la Corte una propuesta de Financiamiento DIP Refundada y Modificada de un grupo de financistas compuestos por Oaktree Capital Management y Apollo Management Holdings (y ciertos fondos, cuentas y entidades asesoradas por estas partes anteriormente mencionadas), QA Investments Limited, Costa Verde Aeronáutica, Lozuy y Delta Air Lines. La propuesta considera una extensión de la fecha de vencimiento estipulada de los tres tramos del DIP existente, hasta el 8 de agosto de 2022, sujeto a una nueva extensión hasta el 30 de noviembre de 2022 o la fecha de terminación del RSA, lo que ocurra primero. La propuesta también refinancia y reemplaza el Tramo C del contrato de financiamiento DIP existente e incluye ciertas reducciones en las tarifas e intereses. Una versión revisada de esta propuesta de Financiamiento DIP Refundada y Modificada ( ) fue presentada a la Corte el 7 de marzo de 2022. A la fecha de publicación, LATAM se encuentra esperando la aprobación de esta propuesta por parte de la corte.

Al 23 de diciembre de 2021, un total de aproximadamente 6.400 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 3.400 reclamaciones con un valor total de aproximadamente US\$60 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 2021 fue un año lleno de hitos importantes para LATAM en contexto de su procedimiento de Capítulo 11. El 9 de septiembre de 2021, los Deudores hicieron públicos distintos materiales, incluyendo un *Process Letter* de capital de salida, una *Term Sheet* ilustrativa del Plan, un estimado inicial de las reclamaciones y una versión resumida de su plan de negocios a cinco años, un componente fundamental para el Plan de Reorganización, que contiene cifras operacionales y financieras hasta el 2026. Luego, el 26 de noviembre de 2021, y dentro del período de exclusividad definido por la Corte de los EEUU, 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 ha recibido 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, el cual, a la fecha de publicación, contenía el apoyo formal 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 acuerdos de respaldo (*backstop agreements*) relacionados a su Plan de Reorganización habían sido firmados con parte importante de sus acreedores y

accionistas, reafirmando el compromiso de estas partes con el plan y su implementación. En esta etapa, LATAM se encuentra activamente trabajando en su financiamiento de salida del Capítulo 11, teniendo como objetivo emerger de su proceso de reorganización durante la segunda mitad de 2022. La aprobación de los procesos para solicitar votos sobre el Plan y la aprobación de los acuerdos de respaldo se mantienen pendientes ante la Corte en este momento.

Con respecto a la flota, los Deudores han concluido un número importante de las negociaciones y han presentado a la Corte múltiples acuerdos, permitiendo a LATAM alcanzar aproximadamente 95% de los requerimientos de flota del grupo – incluyendo aviones respaldados por el EXIM y Export Credit Agency (ECAs). Otras negociaciones de flota, incluyendo la venta de algunos B767s y contratos de mantenimiento de motores, fueron también concluidas y presentadas para la aprobación de la Corte de los Estados Unidos. Las negociaciones han tenido resultados ampliamente favorables, incluyendo períodos de pago variable extendidos, pagos de arrendamiento más bajos, y extensiones de períodos de pagos, y que, como resultado, generarán ahorros de flujo de caja de flota anuales de aproximadamente 40%, tal como fue presentado en el plan de negocios de LATAM a cinco años. La flota del grupo al 31 de diciembre de 2021 asciende a 304 aeronaves, resultado de 42 rechazos desde que se iniciaron los procedimientos del Capítulo 11, la incorporación de 18 aeronaves, y excluyendo 11 B767s reclasificados como disponibles para la venta (entre los cuales, cinco ya han sido vendidos y entregados a Jetran).

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

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

## **PLAN DE FLOTA DE LATAM**

Dado que la compañía se acogió, de manera voluntaria, a la protección del Capítulo 11 en los Estados Unidos para reorganizarse y reestructurar su deuda, LATAM se encuentra actualmente evaluando las necesidades adecuadas de flota para los próximos años. Se han alcanzado acuerdos de compromisos de flota con Boeing por dos aeronaves 787 Dreamliner y con Airbus por un total de 70 aeronaves de la familia A320-Neo, los cuales son 20% más eficientes en consumo de combustible, reforzando el compromiso de LATAM por contar con una flota moderna y con su estrategia de sostenibilidad a largo plazo. Las fechas de entrega están contempladas hasta el 2028, sin embargo, podrían variar como resultado de las conversaciones en curso con los fabricantes en contexto de la situación actual.

2022-2028

**Adiciones**

Familia Airbus A320-Neo	70
Boeing 787-9	2
<b>TOTAL ADICIONES</b>	<b>72</b>

**CONFERENCE CALL**

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

LATAM archivó sus estados financieros relativos al periodo finalizado el 31 de diciembre de 2021 en la Comisión para el Mercado Financiero de Chile el día 9 de marzo de 2022. Los estados financieros estarán disponibles en español e inglés en la página [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).

**Acerca del Grupo LATAM:**

LATAM Airlines Group es 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 Europa, 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 del grupo, cuentan con una flota conjunta de 11 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)

**Nota sobre declaraciones futuras**

Este informe contiene declaraciones proyectadas a futuro. Dichas declaraciones podrían contener palabras tales como "podría" "será," "espera," "pretende," "anticipa," "estima," "proyecta," "considera" u otras expresiones similares. Las declaraciones futuras son declaraciones que no son hechos históricos, incluyendo declaraciones acerca de nuestras convicciones y expectativas. Estas declaraciones se basan en los actuales planes de LATAM, así como estimaciones y proyecciones y, por lo tanto, Usted no debe confiar demasiado en las tales afirmaciones. Las declaraciones futuras involucran riesgos inherentes conocidos y desconocidos, incertidumbres y otros factores, muchos de los cuales están por fuera del control de LATAM y son difíciles de predecir. Le advertimos que una cantidad de importantes factores podrían causar que los resultados actuales difieran materialmente de aquellos contenidos en cualquier declaración futura. Esos factores e incertidumbres incluyen en particular los que se han descrito en los documentos que hemos presentado ante la Comisión de Bolsas y Valores de los Estados Unidos de Norteamérica. Las declaraciones futuras hacen mención solamente a partir de la fecha en que se realizaron las mismas, y no asumimos responsabilidad alguna de actualizar públicamente ninguna de las mismas, como resultado de nueva información, eventos futuros o cualquier otro factor.

**LATAM Airlines Group S.A.**

**Resultados Financieros Consolidados para el cuarto trimestre del año 2021** (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre				
	2021	2020	Var. %	2019	Var. %
<b>INGRESOS</b>					
Pasajeros	1,475,129	456,081	223.4%	2,477,675	-40.5%
Carga	464,814	354,821	31.0%	279,986	66.0%
Otros	55,914	86,626	-35.5%	112,941	-50.5%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>1,995,857</b>	<b>897,528</b>	<b>122.4%</b>	<b>2,870,602</b>	<b>-30.5%</b>
<b>COSTOS</b>					
Remuneraciones	-323,004	-185,757	73.9%	-439,737	-26.5%
Combustible	-561,955	-206,173	172.6%	-743,781	-24.4%
Comisiones	-37,005	-19,776	87.1%	-55,311	-33.1%
Depreciación y Amortización	-312,529	-399,343	-21.7%	-390,762	-20.0%
Otros Arrendos y Tasas de Aterrizaje	-227,544	-193,072	17.9%	-339,215	-32.9%
Servicio a Pasajeros	-28,860	-16,592	73.9%	-70,021	-58.8%
Arriendo de Aviones	-62,119	-	n.m.	-	n.m.
Mantenimiento	-121,734	-170,266	-28.5%	-128,050	-4.9%
Otros Costos Operacionales	-247,677	-208,309	18.9%	-353,328	-29.9%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-1,922,427</b>	<b>-1,399,288</b>	<b>37.4%</b>	<b>-2,520,205</b>	<b>-23.7%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>73,430</b>	<b>-501,760</b>	<b>n.m.</b>	<b>350,397</b>	<b>-79.0%</b>
<i>Margen Operacional</i>	3.7%	-55.9%	59.6 pp	12.2%	-8.5 pp
Ingresos Financieros	6,256	8,259	-24.3%	10,020	-37.6%
Gastos Financieros	-216,887	-216,324	0.3%	-163,876	32.3%
Otros Ingresos / Costos	-1,383,596	-508,881	171.9%	1,306	n.m.
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b>	<b>-1,520,797</b>	<b>-1,218,706</b>	<b>24.8%</b>	<b>197,847</b>	<b>n.m.</b>
Impuestos	-1,232,247	254,404	n.m.	30,770	n.m.
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>	<b>-2,753,044</b>	<b>-964,302</b>	<b>185.5%</b>	<b>228,617</b>	<b>-1304.2%</b>
Atribuible a:					
Inversionistas de la Matriz	-2,755,113	-962,476	186.3%	227,057	n.m.
Interes Minoritario	2,069	-1,826	n.m.	1,560	32.6%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA</b>	<b>-2,755,113</b>	<b>-962,476</b>	<b>186.3%</b>	<b>227,057</b>	<b>n.m.</b>
<i>Margen Neto</i>	-138.0%	-107.2%	-30.8 pp	7.9%	n.m.
Tasa Efectiva de Impuestos	81.0%	-20.9%	101.9 pp	15.6%	65.5 pp
EBITDA	385,959	-102,417	n.m.	741,159	-47.9%
<i>EBITDA Margen</i>	19.3%	-11.4%	30.7 pp.	25.8%	-6.5 pp.

**LATAM Airlines Group S.A.**
**Resultados Financieros Consolidados para los doce meses terminados en diciembre 2021** (en miles de dólares estadounidenses)

	Para los doce meses terminados el 31 de diciembre				
	2021	2020	Var. %	2019	Var. %
<b>INGRESOS</b>					
Pasajeros	3,342,381	2,713,774	23.2%	9,005,629	-62.9%
Carga	1,541,634	1,209,892	27.4%	1,064,434	44.8%
Otros	227,331	411,002	-44.7%	360,864	-37.0%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>5,111,346</b>	<b>4,334,668</b>	<b>17.9%</b>	<b>10,430,927</b>	<b>-51.0%</b>
<b>COSTOS</b>					
Remuneraciones	-1,041,899	-962,060	8.3%	-1,794,762	-41.9%
Combustible	-1,487,776	-1,045,343	42.3%	-2,929,008	-49.2%
Comisiones	-89,208	-91,910	-2.9%	-221,884	-59.8%
Depreciación y Amortización	-1,165,394	-1,389,386	-16.1%	-1,469,976	-20.7%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-755,188	-720,005	4.9%	-1,275,859	-40.8%
Servicio a Pasajeros	-77,363	-97,688	-20.8%	-261,330	-70.4%
Arriendo de Aviones	-120,630	-	n.m.	-	n.m.
Mantenimiento	-533,738	-472,382	13.0%	-444,611	20.0%
Otros Costos Operacionales	-959,427	-1,221,183	-21.4%	-1,291,895	-25.7%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-6,230,623</b>	<b>-5,999,957</b>	<b>3.8%</b>	<b>-9,689,325</b>	<b>-35.7%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>-1,119,277</b>	<b>-1,665,289</b>	<b>-32.8%</b>	<b>741,602</b>	<b>n.m.</b>
<i>Margen Operacional</i>	-21.9%	-38.4%	16.5 pp	7.1%	-29.0 pp
Ingresos Financieros	21,107	50,397	-58.1%	26,283	-19.7%
Gastos Financieros	-805,544	-586,979	37.2%	-589,934	36.5%
Otros Ingresos / Costos	-2,180,493	-2,903,853	-24.9%	-36,035	5951.0%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b>	<b>-4,084,207</b>	<b>-5,105,724</b>	<b>-20.0%</b>	<b>141,916</b>	<b>n.m.</b>
Impuestos	-568,935	550,188	n.m.	53,697	n.m.
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>	<b>-4,653,142</b>	<b>-4,555,536</b>	<b>2.1%</b>	<b>195,613</b>	<b>n.m.</b>
Atribuible a:					
Inversionistas de la Matriz	-4,647,491	-4,545,887	2.2%	190,430	n.m.
Interes Minoritario	-5,651	-9,648	-41.4%	5,183	n.m.
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA</b>	<b>-4,647,491</b>	<b>-4,545,887</b>	<b>2.2%</b>	<b>190,430</b>	<b>n.m.</b>
<i>Margen Neto</i>	-90.9%	-104.9%	13.9 pp	1.8%	n.m.
Tasa Efectiva de Impuestos	13.9%	-10.8%	24.7 pp	37.8%	-23.9 pp
EBITDA	46,117	-275,903	n.m.	2,211,578	-97.9%
<i>EBITDA Margen</i>	0.9%	-6.4%	7.3 pp.	21.2%	-20.3 pp.

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

	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre					Para los doce meses terminados el 31 de diciembre				
	2021	2020	Var. %	2019	Var. %	2021	2020	Var. %	2019	Var. %
<b>Sistema</b>										
Costos por ASK (US Cent)	7.9	11.1	-28.8%	6.6	20.1%	9.2	10.8	-14.5%	6.5	41.8%
Costos por ASK ex fuel (US Centavos)	5.6	9.4	-40.9%	4.6	20.5%	7.0	8.9	-21.2%	4.5	54.7%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	226.1	147.0	53.9%	327.3	-30.9%	677.1	586.2	15.5%	1,272.7	-46.8%
Galones consumidos por 1.000 ASKs	9.3	11.6	-20.3%	8.5	8.8%	10.0	10.5	-4.9%	8.5	17.3%
Precio del combustible (con <i>hedge</i> ) (US\$ por galón)	2.49	1.41	76.2%	2.28	9.2%	2.20	1.79	22.8%	2.30	-4.6%
Precio del combustible (sin <i>hedge</i> ) (US\$ por galón)	2.50	1.41	77.6%	2.28	10.0%	2.21	1.77	25.3%	2.28	-3.2%
Distancia Ruta Promedio ( km)	1,336.5	1,236.3	8.1%	1,596.0	-16.3%	1,251.8	1,506.2	-16.9%	1,678.4	-25.4%
Número Total de Empleados (promedio)	29,227	28,603	2.2%	41,495	-29.6%	28,429	35,281	-19.4%	41,043	-30.7%
Número Total de Empleados (al cierre)	29,114	28,414	2.5%	41,729	-30.2%	29,114	28,414	2.5%	41,729	-30.2%
<b>Pasajeros</b>										
ASKs (millones)	24,401	12,638	93.1%	38,405	-36.5%	67,636	55,688	21.5%	149,112	-54.6%
RPKs (millones)	19,845	9,153	116.8%	31,835	-37.7%	50,317	42,624	18.0%	124,521	-59.6%
Pasajeros Transportados (miles)	14,848	7,404	100.5%	19,946	-25.6%	40,195	28,299	42.0%	74,189	-45.8%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	81.3%	72.4%	8.9 pp	82.9%	-1.6 pp	74.4%	76.5%	-2.1 pp	83.5%	-9.1 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	7.4	5.0	49.2%	7.8	-4.5%	6.6	6.4	4.3%	7.2	-8.2%
Ingresos por ASK (US Centavos)	6.0	3.6	67.5%	6.5	-6.3%	4.9	4.9	1.4%	6.0	-18.2%
<b>Carga</b>										
ATKs (millones)	1,395	1,245	12.0%	1,640	-15.0%	4,788	4,708	1.7%	6,357	-24.7%
RTKs (millones)	833	832	0.0%	925	-9.9%	3,035	3,078	-1.4%	3,526	-13.9%
Toneladas Transportadas (miles)	216	212	1.9%	244	-11.5%	802	785	2.2%	904	-11.3%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	59.7%	66.9%	-7.2 pp	56.4%	3.3 pp	63.4%	65.4%	-2.0 pp	55.5%	7.9 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	55.8	42.6	30.9%	30.3	84.4%	50.8	39.3	29.2%	30.2	68.3%
Ingresos por ATK (US Centavos)	33.3	28.5	16.9%	17.1	95.2%	32.2	25.7	25.3%	16.7	92.3%

## LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 31 de diciembre 2021	Al 31 de diciembre 2020	Al 31 de diciembre 2019
<b>Activos</b>			
Efectivo y equivalentes al efectivo	1,046,835	1,695,841	1,072,579
Otros activos financieros, corrientes	101,138	50,250	499,504
Otros activos no financieros, corrientes	108,368	155,892	313,449
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	902,672	599,381	1,244,348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	724	158	19,645
Inventarios corrientes	287,337	323,574	354,232
Activos por impuestos, corrientes	41,264	42,320	29,321
<b>Activos corrientes distintos de activos mantenidos para la venta</b>	<b>2,488,338</b>	<b>2,867,416</b>	<b>3,533,078</b>
Activos no corrientes mantenidos para la venta	146,792	276,122	485,150
<b>Total activos corrientes</b>	<b>2,635,130</b>	<b>3,143,538</b>	<b>4,018,228</b>
Otros activos financieros, no corrientes	15,622	33,140	46,907
Otros activos no financieros, no corrientes	125,432	126,782	204,928
Cuentas por cobrar, no corrientes	12,201	4,986	4,725
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1,018,892	1,046,559	1,448,241
Plusvalía	-	-	2,209,576
Propiedades, planta y equipos	9,489,867	10,730,269	12,919,618
Activos por impuestos diferidos	15,290	564,816	235,583
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>10,677,304</b>	<b>12,506,552</b>	<b>17,069,578</b>
<b>Total activos</b>	<b>13,312,434</b>	<b>15,650,090</b>	<b>21,087,806</b>
<b>Patrimonio y Pasivos</b>			
Otros pasivos financieros, corrientes	4,453,451	3,055,730	1,885,660
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	4,860,153	2,322,125	2,222,874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	661,602	812	56
Otras provisiones, corrientes	27,872	23,774	5,206
Pasivos por impuestos, corrientes	675	656	11,925
Otros pasivos no financieros, corrientes	2,332,576	2,088,791	2,835,221
<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>12,336,329</b>	<b>7,491,888</b>	<b>6,960,942</b>
Otros pasivos financieros, no corrientes	5,948,702	7,803,801	8,530,418
Otras cuentas por pagar, no corrientes	472,426	651,600	619,110
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corrientes	-	396,423	-
Otras provisiones, no corrientes	712,581	588,359	286,403
Pasivos por impuestos diferidos	341,011	384,280	616,803
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	56,233	74,116	93,570
Otros pasivos no financieros no corrientes	512,056	702,008	851,383
<b>Total pasivos no corrientes</b>	<b>8,043,009</b>	<b>10,600,587</b>	<b>10,997,687</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>20,379,338</b>	<b>18,092,475</b>	<b>17,958,629</b>
Capital emitido	3,146,265	3,146,265	3,146,265
Ganancias acumuladas	-8,841,106	-4,193,615	352,272
Acciones propias en cartera	-178	-178	-178
Otras reservas	-1,361,529	-1,388,185	-367,577
<b>Patrimonio atribuible al controlador</b>	<b>-7,056,548</b>	<b>-2,435,713</b>	<b>3,130,782</b>
Participaciones no controladoras	-10,356	-6,672	-1,605
<b>Total patrimonio</b>	<b>-7,066,904</b>	<b>-2,442,385</b>	<b>3,129,177</b>
<b>Total pasivos y patrimonio</b>	<b>13,312,434</b>	<b>15,650,090</b>	<b>21,087,806</b>

**LATAM Airlines Group S.A.**
**Estado de Flujo de Efectivo Consolidado – Método Directo (en miles de dólares estadounidenses)**

	Al 31 de diciembre, 2021	Al 31 de diciembre, 2020	Al 31 de diciembre, 2019
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de operación</b>			
<b>Clases de cobros por actividades de operación</b>			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	5,359,778	4,620,409	11,079,333
Otros cobros por actividades de operación	52,084	51,900	127,683
<b>Clases de pagos</b>			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	-4,401,485	-3,817,339	-6,663,875
Pagos a y por cuenta de los empleados	-941,068	-1,227,010	-1,644,806
Otros pagos por actividades de operación	-156,395	-70,558	-267,643
Impuestos a las ganancias pagados	-9,437	-65,692	-45,311
Otras entradas (salidas) de efectivo	-87,576	13,593	241,286
<b>Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación</b>	<b>-184,099</b>	<b>-494,697</b>	<b>2,826,667</b>
<b>Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión</b>			
Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias u otros negocios	752	-	-
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	35	1,464,012	4,063,582
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	-208	-1,140,940	-4,131,890
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	105,000	75,566	50,322
Compras de propiedades, planta y equipo	-587,245	-324,264	-1,276,621
Compras de activos intangibles	-88,518	-75,433	-140,173
Intereses recibidos	9,056	36,859	17,822
Otras entradas (salidas) de efectivo	18,475	-2,192	-2,249
<b>Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión</b>	<b>-542,653</b>	<b>33,608</b>	<b>-1,419,207</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>			
Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control	-	-3,225	-294,105
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	-	1,425,184	1,781,728
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	661,609	560,296	93,000
Préstamos de entidades relacionadas	130,102	373,125	-
Reembolsos de préstamos	-463,048	-793,712	-1,860,455
Pagos de pasivos por arrendamientos	-103,366	-122,062	-398,992
Dividendos pagados	-	-571	-55,116
Intereses pagados	-104,621	-210,418	-550,877
Otras entradas (salidas) de efectivo	-11,034	-107,788	-58,704
<b>Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>	<b>109,642</b>	<b>1,120,829</b>	<b>-1,343,521</b>
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	-617,110	659,740	63,939
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	-31,896	-36,478	-73,002
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-649,006	623,262	-9,063
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL AÑO</b>	<b>1,695,841</b>	<b>1,072,579</b>	<b>1,081,642</b>
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO</b>	<b>1,046,835</b>	<b>1,695,841</b>	<b>1,072,579</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 31 de diciembre 2021	Al 31 de diciembre 2020	Al 31 de diciembre 2019
<b>Total Activos</b>	<b>13,312,434</b>	<b>15,650,090</b>	<b>21,087,806</b>
Total Pasivos	20,379,338	18,092,475	17,958,629
Total Patrimonio*	-7,066,904	-2,442,385	3,129,177
<b>Total Pasivos &amp; Patrimonio</b>	<b>13,312,434</b>	<b>15,650,090</b>	<b>21,087,806</b>
<b>Deuda</b>			
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo	6,246,662	6,118,353	5,462,684
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	1,189,182	1,614,501	1,730,843
<b>Deuda Financiera Total</b>	<b>7,435,844</b>	<b>7,732,854</b>	<b>7,193,527</b>
Pasivos por arriendos	2,960,638	3,121,002	3,172,157
<b>Deuda Total</b>	<b>10,396,482</b>	<b>10,853,856</b>	<b>10,365,684</b>
Caja y valores negociables	-1,047,182	-1,695,859	-1,459,248
<b>Deuda Neta Total</b>	<b>9,349,300</b>	<b>9,157,997</b>	<b>8,906,436</b>

(\*) Note: Includes minority interest

## LATAM Airlines Group S.A.

### Principales Ratios Financieros

	Al 31 de diciembre 2021	Al 31 de diciembre 2020	Al 31 de diciembre 2019
Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses	20.5%	39.0%	14.0%
Deuda bruta (US\$ miles)	10,396,482	10,853,856	10,365,684
Deuda bruta / EBITDA (12 meses)	nm	nm	4.7
Deuda neta (US\$ miles)	9,349,300	9,157,997	8,906,436
Deuda neta / EBITDA (12 meses)	nm	nm	4.0

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

	Al 31 de diciembre, 2021		
	Aviones en Propiedad, Planta y Equipo	Arrendamientos operativos en balance bajo NIIF 16	Total
<b>Flota Pasajeros</b>			
Boeing 767-300 ER	16	-	<b>16</b>
Boeing 777-300 ER	4	6	<b>10</b>
Boeing 787-8	4	6	<b>10</b>
Boeing 787-9	2	15	<b>17</b>
Airbus A319-100	37	7	<b>44</b>
Airbus A320-200	94	39	<b>133</b>
Airbus A320- Neo	-	12	<b>12</b>
Airbus A321-200	18	31	<b>49</b>
<b>TOTAL</b>	<b>175</b>	<b>116</b>	<b>291</b>
<b>Flota Carga</b>			
Boeing 767-300F	11	1	<b>12</b>
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>12</b>
<b>TOTAL FLOTA EN OPERACIÓN</b>	<b>186</b>	<b>117</b>	<b>303</b>
<b>Subarrendos</b>			
Boeing 767-300F	1	-	<b>1</b>
<b>TOTAL SUBARRIENDOS</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>187</b>	<b>117</b>	<b>304</b>