

## **LATAM CIERRA EL SEGUNDO TRIMESTRE CON US\$2.300 MILLONES DE LIQUIDEZ Y PROYECTA MEJORES PERSPECTIVAS OPERACIONALES PARA EL RESTO DEL AÑO**

Santiago, Chile, 9 de agosto de 2021 – LATAM Airlines Group S.A. (IPSA: LTM) anuncia hoy sus resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 30 junio 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\$ 5,38/US\$ 1,00.

### **HITOS**

- Durante el segundo trimestre fuimos testigos de una nueva ola de la pandemia en la región, la cual, sumada a las estrictas medidas de distanciamiento social y restricción de vuelos, afectaron el tráfico doméstico e internacional. En este contexto, los tres meses anteriores fueron desafiantes para las operaciones del grupo. La capacidad del trimestre alcanzó solo un 30,9% de los ASKs del segundo trimestre del 2019, ubicándose por debajo del trimestre anterior cuando la capacidad del grupo alcanzó un 35,9% en comparación al primer trimestre de 2019. Abril fue el punto más bajo en operaciones, llegando solo a un 24,9% de la capacidad de 2019. La actividad se recuperó progresivamente hacia el final del período, alcanzando 36,9% de la capacidad de 2019 en junio. Durante el trimestre, las operaciones domésticas se recuperaron más rápido que las internacionales producto de la continuidad de cierre de fronteras y restricciones de viaje. El grupo LATAM prevé que la reactivación de las operaciones continúe durante el tercer trimestre, alcanzando sobre un 50% de la capacidad (medido en ASKs) hacia el final del período.
- Los ingresos totales del segundo trimestre de 2021 alcanzaron US\$888,7 millones, una reducción de 62,5% comparado con 2019. Los ingresos de pasajeros siguen siendo el principal componente, reduciéndose 77,4% comparado con 2019, mientras que los ingresos de carga ayudaron a contrarrestar este impacto mostrando un incremento de 37,5% respecto del 2019. En comparación con el mismo período de 2020, tanto los ingresos de carga como pasajeros mostraron mejoras, llevando así a un crecimiento de 55,4% en los ingresos totales. Esta comparación año contra año está alineada con el hecho de que el grupo LATAM operó cerca de cinco veces más ASKs durante el segundo trimestre versus el mismo período de 2020, sin embargo, esto aún representa una disminución de 69,1% en ASKs frente al mismo período de 2019, en línea también con la disminución en ingresos comparado con dicho período.
- La contribución de los ingresos de carga al grupo corresponde a un incremento notorio comparado con los mismos períodos tanto en 2019 como 2020, representando 41,7% de los ingresos de LATAM de este período. Los ingresos por carga alcanzaron US\$370,2 millones. La capacidad y tráfico de carga (medidos en ATK y RTK, respectivamente) fueron un 28,0% y 12,3% inferior versus los niveles de 2019, y el exceso de demanda ha impulsado al alza los factores de ocupación en 12,2 puntos porcentuales hasta 68,0%.
- Los costos operacionales totales disminuyeron 46,5% comparado al mismo período de 2019 hasta US\$1.246,5 millones, reflejando así los esfuerzos realizados por el grupo para reducir y variabilizar sus costos fijos en contexto de las negociaciones del Capítulo 11. Esto incluye reducciones en todas las líneas de costos comparado con 2019, y más notoriamente, una disminución de 46,3% en salarios y beneficios provenientes de una reducción de 31,4% en la dotación de personal promedio a través de retiros adelantados, planes de retiro voluntario y despidos (ocurridos principalmente en 2020), comparado con el mismo período de 2019.
- La pérdida operacional llegó a US\$357,7 millones durante el segundo trimestre de 2021, mientras que el resultado neto anotó una pérdida de US\$769,6 millones, explicado en gran parte por costos de

reestructuración no operacionales relacionados con flota (rechazos de aeronaves y renegociaciones de arrendamientos). Este resultado se compara con una pérdida de US\$62,8 millones en el mismo período de 2019 y una pérdida de US\$890,0 millones durante el segundo trimestre de 2020.

- Como resultado de la extensión en las restricciones de viajes y los requerimientos de caja, LATAM realizó un segundo giro de US\$500 millones del financiamiento DIP el día 23 de junio. En consecuencia, el grupo cerró el trimestre con más de US\$1.500 millones en efectivo y equivalentes de efectivo, además de US\$800 millones no girados del financiamiento DIP, alcanzando una liquidez mayor a US\$2.300 millones.
- El 10 de mayo, LATAM Airlines Group S.A., su subsidiaria LATAM Airlines Colombia S.A. y Delta Air Lines recibieron la aprobación, sin condiciones, de su *TransAmerican Joint Venture Agreement* (JVA) por parte de la Aeronáutica Civil de Colombia. El *Joint Venture* mejorará la conectividad aérea y le entregará tanto a nuestros pasajeros y clientes de carga una experiencia de viaje óptima entre América del Norte y América del Sur, una vez que todos los requerimientos regulatorios hayan sido obtenidos. El acuerdo Delta-LATAM ya ha sido aprobado por las autoridades de distintos países, incluyendo Colombia, Brasil y Uruguay, mientras que la revisión del proceso continúa en los Estados Unidos y Chile.
- Durante el trimestre, LATAM lanzó su estrategia de sostenibilidad "Un Destino Necesario" basada en cuatro pilares: cambio climático, economía circular, gestión del medio ambiente y valor compartido, la cual establece las metas de ser carbono neutral al 2050 (con una reducción de 50% en las emisiones de carbono de las operaciones domésticas hacia 2030) y cero residuos a rellenos sanitarios al 2027, entre otros. En mayo, el grupo retomó sus acciones de reciclaje, suspendidas transitoriamente a causa de la pandemia, incluyendo el reinicio del programa "Recicla Tu Viaje" de LATAM Airlines Chile y el programa de reciclaje de uniformes "Segundo Vuelo" de LATAM Airlines Perú, los cuales se extenderán a otras filiales del grupo durante el 2021. Además, el grupo anunció recientemente la formalización de alianzas entre su programa Avión Solidario y diversas fundaciones y organizaciones tanto en Chile como en Brasil. En Chile, LATAM está trabajando con DKMS, Coaniquem, América Solidaria, TECHO, Minsal y Fundación Fútbol Más. Respecto a Brasil, el grupo cuenta con nuevas alianzas con la Asociación Brasileña de Defensa de la Mujer, la Infancia y la Juventud (Asbrad), Instituto de apoyo al quemado (IAQ), Defensa Civil Nacional y el Instituto Brasileño de Medio Ambiente y Recursos Naturales Renovables (Ibama).

## **COMENTARIOS DE LA GERENCIA SOBRE LOS RESULTADOS DEL SEGUNDO TRIMESTRE 2021**

Habiendo operado, en abril, sólo el 24,9% de la capacidad de 2019 (medido en ASKs), el trimestre ha sido desafiante desde el punto de vista operacional, viéndose los resultados afectados también por el entorno macroeconómico, principalmente por la variación en los precios del combustible y la depreciación de las monedas locales. El precio del combustible (excluyendo hedge) promedió US\$2,09 por galón durante el período, comparado con US\$1,2 en 2020 y US\$2,39 en 2019.

Incluso en este contexto de incertidumbre, LATAM continúa centrándose en la experiencia del cliente y en adaptar sus operaciones para asegurar que sus clientes estén siempre en el primer lugar. LATAM se ha destacado año tras año por su puntualidad, y el 2021 no ha sido la excepción. El grupo fue reconocido por la Official Airline Guide (OAG) como la aerolínea más puntual del mundo, basado en su indicador On-time performance (OTP) entre enero y junio de 2021. LATAM fue reconocido también con el primer lugar en puntualidad entre las aerolíneas latinoamericanas por el reporte "On-time performance" de Cirium en mayo del presente año.

Por otro lado, LATAM fue también reconocido por sus estándares de salud y seguridad, recibiendo durante el trimestre la categoría Diamante por parte de APEX y Simplifyng, la más alta de su tipo. LATAM es el primer grupo de aerolíneas latinoamericanas en alcanzar este hito. Además, SKYTRAX calificó los estándares de

seguridad e higiene de LATAM con la mayor puntuación obtenida por una aerolínea sudamericana, alcanzando las 4 estrellas en su rating de Airline Safety, el cual reconoce los rigurosos protocolos de higiene y seguridad implementados por la compañía en aeropuertos y vuelos, para mejorar la seguridad de los clientes y del personal.

Con respecto al proceso del Capítulo 11 en los Estados Unidos, LATAM recibió la aprobación de la Corte para la extensión del período de exclusividad para presentar el Plan de Reorganización hasta el 15 de septiembre de 2021, extendiendo así también el período de votación del plan hasta el 8 de noviembre de 2021. El período de exclusividad para presentar el Plan de Reorganización puede ser extendido sujeto a la aprobación de la Corte. LATAM se encuentra activamente sosteniendo conversaciones con sus principales *stakeholders* de cara a la obtención de financiamiento de salida como parte del proceso del Plan.

Recientemente, LATAM ha realizado avances significativos en su proceso de negociación de flota. LATAM ha concluido y presentado a la Corte múltiples acuerdos, permitiendo a LATAM alcanzar aproximadamente 95% de los requerimientos de flota del grupo, además de concluir también otras negociaciones, incluyendo la venta de aeronaves B767s. Ciertos contratos de mantenimiento de motores fueron también concluidos y presentados a la Corte. Las negociaciones han tenido resultados ampliamente favorables, incluyendo períodos de pago variable extendidos, pagos de arrendamiento más bajos, y extensiones de períodos de pagos. Además, LATAM ha concluido las renegociaciones de sus compromisos de flota tanto con Boeing y Airbus, detallado más adelante en las secciones "Hitos Capítulo 11" y "Plan de Flota". A medida que se van efectuando estos cambios, la compañía ha ajustado su contabilidad con el fin de que estos se vean reflejados<sup>1</sup>.

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

Los ingresos totales en el segundo trimestre de 2021 alcanzaron US\$888,7 millones, en comparación con los US\$2.369,9 millones en el segundo trimestre de 2019. Esta disminución de 62,5% se explica por una caída de 77,4% en los ingresos por pasajeros y de 22,4% en otros ingresos, parcialmente compensado por las operaciones de carga, las cuales alcanzaron un aumento de 37,5% en sus ingresos. Los ingresos de pasajeros y carga representaron el 51,3% y el 41,7% de los ingresos operativos totales del trimestre, respectivamente.

Los **ingresos de pasajeros** disminuyeron 77,4% durante el trimestre comparado con el mismo período de 2019, resultado de una baja de 74,6% en el tráfico (+553,1% versus 2020), medido en RPK, acompañado por una disminución de 11,3% en los yields (-43,2% versus 2020). Las cuarentenas y las restricciones de movilidad impuestos por los gobiernos han tenido un notorio impacto en la demanda de pasajeros, especialmente en el tráfico internacional. El factor de ocupación alcanzó un 68,7%, lo que representa una caída de 14,7 p.p. en comparación con el segundo trimestre de 2019, sin embargo, corresponde a un incremento de 17 p.p. con respecto al mismo período de 2020. Como resultado, los ingresos por ASK (RASK) disminuyeron un 26,9% comparado con 2019 y un 24,5% en comparación con 2020.

Los **ingresos de carga** aumentaron 37,5% en el trimestre comparado con el mismo período de 2019, alcanzando US\$370,2 millones, impulsados principalmente por la contribución de los aviones cargueros del grupo. En marco de un fuerte escenario de importación y exportación, el factor de ocupación creció 12,2 p.p. a 68,0%. Los ATK de aviones cargueros aumentaron en un 24% comparado con el segundo trimestre de 2019, alcanzando niveles de utilización históricos, ayudando a compensar la caída en los ATKs de pasajeros (-70%

---

<sup>1</sup> Esto incluye la baja o reconocimiento de los activos y pasivos correspondientes en el caso de rechazos e incorporaciones de aeronaves. La línea "Arriendo de aviones" se ha reincorporado al Estado de Resultados para reflejar los pagos variables (Power-by-the Hour) de la flota bajo arrendamiento operacional con acuerdos de largo plazo firmados. Los cambios en las condiciones de los aviones bajo arrendamientos financieros, por su lado, estarán incluidos en los gastos financieros. Ambos tipos de arrendamientos generarán ajustes en balance a medida que los acuerdos de largo plazo sean aprobados por la Corte de los Estados Unidos.

versus 2019) a medida que las operaciones internacionales y la capacidad *belly* muestran aún un rezago en términos de recuperación de las operaciones.

**Otros ingresos** alcanzaron US\$62,9 millones en el segundo trimestre de 2021, una disminución de 22,4% comparado con el mismo período de 2019 (-51,7% versus 2020). Esta disminución se debe principalmente a la reducción en ingresos por subarrendamientos de aeronaves (durante el segundo trimestre de 2019, LATAM contaba con nueve aeronaves subarrendadas a terceros, incluyendo aviones *widebody*, versus tres durante el segundo trimestre de 2021).

Los **gastos operacionales** en el segundo trimestre alcanzaron US\$1.246,5 millones, lo que corresponde a una reducción de 46,5% comparado con el mismo período de 2019 (-1,6% versus 2020), a medida que las operaciones del grupo aún se mantienen por debajo de las cifras pre-pandemia, mostrando una caída de 69,1% en la operación de pasajeros durante el trimestre (medido en ASKs). Estas cifras son resultado del fuerte compromiso de LATAM por variabilizar sus costos y adaptarse a diferentes condiciones de demanda y mercado. Los cambios en los gastos operacionales estuvieron explicados principalmente por:

- **Salarios y beneficios** disminuyeron 46,3% comparado con 2019, explicado por una disminución de 31,4% en la dotación promedio durante el trimestre con respecto al segundo trimestre de 2019, junto con la depreciación de las monedas locales en la región comparado con 2019, 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. Esto incluye principalmente las operaciones de asistencia en tierra en Brasil (excluyendo los aeropuertos principales) y operaciones de servicio al pasajero en Perú (excluyendo los aeropuertos principales) y las operaciones de servicio al pasajero en Ecuador.
- **Costos de combustibles** disminuyeron 62,9% comparado con 2019, resultado de una reducción del 57,3% en el consumo total de combustible producto de la reducción en operaciones y una disminución del 12,3% en el precio del combustible (excluyendo *hedge*) durante el trimestre en comparación con el mismo período de 2019. Además, durante el segundo trimestre de 2021, la Compañía reconoció una ganancia de US\$1,25 millones por contratos de cobertura, lo que se compara con una pérdida de US\$4,27 millones en el segundo trimestre de 2019.
- **Comisiones pagadas a agentes** disminuyeron un 71,0% comparado con el segundo trimestre de 2019, en línea con la significativa reducción de 77,4% en los ingresos pasajeros en comparación con 2019.
- **Depreciación y amortización** disminuyó 23,6% comparado con 2019, principalmente debido a la reducción en el tamaño de la flota comparado con el mismo período de 2019, además del impacto generado por renegociaciones de flota y los nuevos contratos operacionales de largo plazo. La flota de aeronaves de LATAM se ha reducido de un total de 326 hacia al final del segundo trimestre de 2019 a 296 aeronaves al 30 de junio de 2021 y, tal como se menciona en otras secciones de este reporte, se han realizado avances significativos en términos de negociación y aprobación de contratos de largo plazo.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 44,8% versus 2019 derivado de la reducción de las operaciones.
- **Gastos de servicio a pasajeros** disminuyeron un 75,9% contra 2019, explicado por una disminución del 62,0% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre, el cual alcanzó 6,4 millones.
- **Arriendo de aviones** alcanzó un total de US\$15,0 millones. Esta línea de costos fue incluida este trimestre para registrar los costos asociados a los pagos variables del grupo en relación a las aeronaves bajo arrendamiento operacional, cuyos acuerdos de largo plazo hayan sido firmados y aprobados por la Corte de los Estados Unidos.
- **Gastos de mantenimiento** disminuyeron levemente 4,4% comparado con 2019. A pesar de la reducción en la flota que implica una reducción en los gastos de mantención, se ha requerido realizar mantenimiento adicional para estar al día con las tareas aplazadas previamente, incluyendo costos asociados a la devolución de las aeronaves a servicio luego de estar detenidas un tiempo prolongado y reparación de componentes, compensando así la reducción en gastos de mantenimiento.

- **Otros gastos operacionales** disminuyeron en US\$134,6 millones versus 2019, principalmente resultado de la reducción en la demanda de pasajeros y el efecto resultante en los costos de ventas y sistemas de reservaciones.

### **Resultado no-operacional**

- **Ingresos financieros** alcanzaron US\$4,4 millones durante el trimestre, lo que representó una baja de 30,8% contra 2019 (-26,7% versus 2020). A pesar de los mayores niveles de caja durante el trimestre comparado con el mismo período de 2020 y 2019, esta reducción se debe a las limitaciones del Capítulo 11 sobre la gestión de efectivo de la compañía, requiriendo mantener un 70% del efectivo en bancos autorizados.
- **Gastos financieros** aumentaron 33.2% comparado con 2019, a US\$188,9 millones en el segundo trimestre de 2021, desde US\$141.8 millones en el mismo período de 2019. El giro del financiamiento DIP durante el cuarto trimestre de 2020, además del segundo giro ocurrido en junio de 2021, aumentaron la deuda en US\$1.650 millones, llevando a un aumento de los intereses devengados por aproximadamente US\$122,9 millones.
- Bajo **Otros ingresos (gastos)** la Compañía registró una pérdida neta de US\$585,4 millones durante el trimestre, comparado con una ganancia de US\$28,1 millones en 2019, como resultado de los gastos por rechazos de aeronaves, negociaciones de flota y otros gastos asociados con el proceso de reorganización del grupo por un total de US\$686,4 millones. Esto estuvo parcialmente compensado por una ganancia de US\$57 millones por diferencias de tipo de cambio durante el período.

La **pérdida neta** en el segundo trimestre alcanzó US\$769.6 millones, en gran parte impactada por los gastos de reorganización no operacionales del trimestre, explicados también anteriormente. Este resultado se compara con una pérdida de US\$62,8 millones en el mismo período de 2019 y una pérdida por US\$890,0 durante el segundo trimestre de 2020.

### **FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ**

Al cierre del trimestre, la deuda financiera de LATAM ascendió a US\$7,8 mil millones, un incremento de US\$60,7 millones en comparación con el trimestre anterior.

Al cierre del segundo trimestre de 2021, LATAM reportó US\$1.535 millones en efectivo y equivalentes de efectivo, incluyendo ciertas inversiones de alta liquidez contabilizadas como otros activos financieros corrientes, un incremento de US\$204,4 millones (+15,4%) en comparación al trimestre anterior. El grupo realizó el primer retiro de US\$1.150 millones de sus US\$2.450 millones en financiamiento DIP durante el cuarto trimestre de 2020, seguido de un segundo retiro de US\$500 millones en el segundo trimestre de 2021. Adicionalmente, LATAM tiene acceso a los US\$800 millones restantes del financiamiento DIP comprometido.

Con respecto a la cobertura, el principal objetivo de la Política de cobertura de LATAM Airlines Group S.A. 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 mediante la construcción de estructuras de opciones con techo y piso (3-ways collar y 4-ways collar). En consecuencia, la Compañía cubre una parte de su consumo estimado de combustible. Las posiciones de cobertura por trimestre al 30 de junio de 2021 para los próximos meses se muestran en la siguiente tabla:

	3Q21	4Q21	1Q22	2Q22
<b>Posiciones de cobertura</b>				
Consumo estimado de combustible	24%	22%	15%	15%

## 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.

A la fecha, 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 y el primer giro se realizó el 8 de octubre por US\$1.150 millones, que consistía en la mitad de los fondos disponibles a esa fecha. El 6 de noviembre, el Fondo Toesca Deuda Privada DIP LATAM, que incluye ciertos accionistas minoritarios, comprometió aportar los US\$150 millones restantes del financiamiento de US\$2.450 millones. Un segundo giro se realizó el 23 de junio de 2021, por un total de US\$500 millones. Al 30 de junio de 2021, US\$800 millones se mantienen aún no girados bajo el Financiamiento DIP.

Al 30 de junio de 2021, un total de aproximadamente 6.303 reclamaciones han sido presentadas en los casos del Capítulo 11 contra los Deudores, alcanzando un valor total aproximado de US\$123,5 mil millones, entre las cuales los Deudores han objetado o resuelto mediante el retiro de reclamaciones, estipulaciones y órdenes de la Corte, aproximadamente 2.174 reclamaciones con un valor total de aproximadamente US\$23 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. Por lo tanto, los Deudores aún no pueden hacer una estimación fiable del conjunto final de reclamaciones, tanto en términos del número final de reclamaciones y el valor de dichas reclamaciones.

En gran parte, como resultado del entonces estado actual de este proceso, los Deudores recibieron la aprobación de la Corte para la extensión del período de exclusividad de LATAM para presentar su Plan de Reorganización. El período de exclusividad establecido por la Corte de los EE.UU. para que LATAM presente su Plan de Reorganización fue extendido hasta el 15 de septiembre de 2021, con fecha límite para el período de votación del Plan de Reorganización hasta el 8 de noviembre de 2021. El período de exclusividad para presentar el Plan de Reorganización puede ser extendido sujeto a la aprobación de la Corte.

Los Deudores han desarrollado su plan de negocios a cinco años, un componente fundamental del Plan de Reorganización, y se encuentran activamente interactuando con los principales stakeholders e inversionistas, en línea con los esfuerzos de LATAM por obtener financiamiento de salida en contexto del desarrollo del Plan

de Reorganización. LATAM se encuentra trabajando en obtener propuestas de estos inversionistas, permitiendo así a los Deudores avanzar en la presentación de su Plan de Reorganización y solicitar la confirmación del Plan por parte de la Corte de los EE.UU. hacia finales del presente año.

Con respecto a la flota, los Deudores se encuentran bastante avanzados en sus negociaciones de acuerdos a largo plazo. A la fecha de publicación, LATAM ha concluido ciertas negociaciones y 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. Aunque no se pueden entregar estimaciones específicas en este momento, las negociaciones han tenido resultados ampliamente favorables, incluyendo períodos de pago variable extendidos, pagos de arrendamiento más bajos, y extensiones de períodos de pagos. La flota del grupo al 30 de junio de 2021 asciende a 296 aeronaves, resultado de 42 rechazos desde que se iniciaron los procedimientos del Capítulo 11 y la incorporación de 9 aeronaves, excluyendo 11 B767s reclasificados como disponibles para la venta (entre los cuales, la venta de nueve a Jetran ya se encuentra aprobada por la Corte, tal como se describe más adelante).

A la fecha, LATAM ha alcanzado también acuerdos con Boeing y Airbus con respecto a sus compromisos de flota. Con respecto a los compromisos con Boeing, las partes acordaron cancelar las órdenes de cuatro aeronaves B787 y un B777F sin penalidades, y LATAM recibirá dos aeronaves Boeing 787 Dreamliner durante el cuarto trimestre de 2021 o primer trimestre de 2022. En el caso de Airbus, LATAM pospuso exitosamente las entregas hasta tres años de su fecha de entrega original y eliminó las entregas entre 2020 y 2021. Las partes acordaron también la cancelación de la entrega de dos A350, en línea con la decisión de LATAM de retirar su flota A350. La orden de compra de entregas hacia el 2028 asciende a 70 aeronaves (unas 28 más comparado con la orden original) de la familia A320-Neo. La incorporación de estos aviones A320-Neo, los cuales son un 20% más eficientes en consumo de combustible, refuerza el compromiso de LATAM por contar con una flota moderna y su estrategia de sostenibilidad a largo plazo.

Adicionalmente, el 9 de junio de 2021, los Deudores presentaron una moción ante la Corte solicitando la autorización para vender nueve Boeing 767s a Jetran LLC, la cual fue aprobada en la audiencia del 30 de junio de 2021.

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 para reorganizarse y reestructurar su deuda, LATAM se encuentra actualmente evaluando las necesidades de flota para los próximos años. Sin embargo, se han alcanzado acuerdos de compromisos de flota alcanzados con Boeing y Airbus por un total de 72 aeronaves hasta el 2028. Las fechas de entrega de algunas aeronaves podrían variar como resultado de las conversaciones en curso con los fabricantes en contexto de la situación global actual.

2021-2028

### 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 30 de junio de 2021 en la Comisión para el Mercado Financiero de Chile el día 9 de agosto de 2021. Los estados financieros estarán disponibles en español e inglés en la página [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).

### Acerca del Grupo LATAM:

LATAM es el principal grupo de aerolíneas de Latinoamérica, con presencia en cinco mercados domésticos en Latinoamérica: 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 y Airbus 319, 320, 320neo, 321, los modelos más modernos en su tipo.

LATAM es el único grupo de aerolíneas de América y uno de los tres en el mundo en ingresar al Índice de Sostenibilidad Dow Jones World, donde destaca por sus prácticas sostenibles, basándose en criterios económicos, sociales y ambientales.

Las acciones de LATAM Airlines Group se transan en la bolsa de Santiago de Chile. Debido a la presentación del Capítulo 11, el programa ADR ya no se cotiza en NYSE. Desde entonces, los ADR de LATAM se negocian en Estados Unidos de Norteamérica en los mercados OTC (over-the-counter).

Para más información visite: [www.latam.com](http://www.latam.com). Para información financiera: [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 segundo trimestre del año 2021** (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 30 de junio				
	2021	2020	Var. %	2019	Var. %
<b>INGRESOS</b>					
Pasajeros	455,691	122,947	270.6%	2,019,675	-77.4%
Carga	370,162	318,727	16.1%	269,261	37.5%
Otros	62,851	130,210	-51.7%	81,021	-22.4%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>888,704</b>	<b>571,884</b>	<b>55.4%</b>	<b>2,369,957</b>	<b>-62.5%</b>
<b>COSTOS</b>					
Remuneraciones	-232,142	-174,051	33.4%	-432,241	-46.3%
Combustible	-267,474	-77,134	246.8%	-721,356	-62.9%
Comisiones	-15,263	-5,877	159.7%	-52,707	-71.0%
Depreciación y Amortización	-268,801	-306,832	-12.4%	-351,729	-23.6%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-167,537	-113,577	47.5%	-303,404	-44.8%
Servicio a Pasajeros	-15,529	-18,006	-13.8%	-64,329	-75.9%
Arriendo de Aviones	-15,045	-	n.m.	-	n.m.
Mantenimiento	-103,231	-139,924	-26.2%	-107,955	-4.4%
Otros Costos Operacionales	-161,430	-431,293	-62.6%	-296,043	-45.5%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-1,246,452</b>	<b>-1,266,694</b>	<b>-1.6%</b>	<b>-2,329,764</b>	<b>-46.5%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>-357,748</b>	<b>-694,810</b>	<b>-48.5%</b>	<b>40,193</b>	<b>n.m.</b>
<i>Margen Operacional</i>	-40.3%	-121.5%	81.2 pp	1.7%	-42.0 pp
Ingresos Financieros	4,363	5,953	-26.7%	6,309	-30.8%
Gastos Financieros	-188,880	-128,795	46.7%	-141,799	33.2%
Otros Ingresos / Costos	-585,401	-433,638	35.0%	28,101	-2183.2%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b>	<b>-1,127,666</b>	<b>-1,251,290</b>	<b>-9.9%</b>	<b>-67,196</b>	<b>1578.2%</b>
Impuestos	355,389	357,443	-0.6%	3,767	9334.3%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>	<b>-772,277</b>	<b>-893,847</b>	<b>-13.6%</b>	<b>-63,429</b>	<b>1117.5%</b>
Atribuible a:					
Inversionistas de la Matriz	-769,637	-890,044	-13.5%	-62,817	1125.2%
Interes Minoritario	-2,640	-3,803	-30.6%	-612	331.4%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA</b>	<b>-769,637</b>	<b>-890,044</b>	<b>-13.5%</b>	<b>-62,817</b>	<b>1125.2%</b>
<i>Margen Neto</i>	-86.6%	-155.6%	69.0 pp	-2.7%	-84.0 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-31.5%	-28.6%	-2.9 pp	-5.6%	-25.9 pp
EBITDA	-88,947	-387,978	-77.1%	391,922	-122.7%
<i>EBITDA Margen</i>	-10.0%	-67.8%	57.8 pp.	16.5%	-26.5 pp.

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

	Para los seis meses terminados el 30 de junio				
	2021	2020	Var. %	2019	Var. %
<b>INGRESOS</b>					
Pasajeros	952,670	2,136,649	-55.4%	4,187,657	-77.3%
Carga	715,383	571,116	25.3%	532,757	34.3%
Otros	133,815	216,444	-38.2%	174,811	-23.5%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>1,801,868</b>	<b>2,924,209</b>	<b>-38.4%</b>	<b>4,895,225</b>	<b>-63.2%</b>
<b>COSTOS</b>					
Remuneraciones	-466,451	-580,167	-19.6%	-908,252	-48.6%
Combustible	-533,076	-729,496	-26.9%	-1,467,907	-63.7%
Comisiones	-30,217	-61,995	-51.3%	-106,773	-71.7%
Depreciación y Amortización	-562,010	-689,953	-18.5%	-703,373	-20.1%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-333,746	-398,718	-16.3%	-626,225	-46.7%
Servicio a Pasajeros	-31,319	-68,532	-54.3%	-128,575	-75.6%
Arriendo de Aviones	-15,045	-	n.m.	-	n.m.
Mantenimiento	-205,686	-233,818	-12.0%	-212,011	-3.0%
Otros Costos Operacionales	-337,799	-760,398	-55.6%	-619,793	-45.5%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-2,515,349</b>	<b>-3,523,077</b>	<b>-28.6%</b>	<b>-4,772,909</b>	<b>-47.3%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>-713,481</b>	<b>-598,868</b>	<b>19.1%</b>	<b>122,316</b>	<b>n.m.</b>
<i>Margen Operacional</i>	-39.6%	-20.5%	-19.1 pp	2.5%	-42.1 pp
Ingresos Financieros	11,832	13,041	-9.3%	12,200	-3.0%
Gastos Financieros	-382,527	-256,149	49.3%	-280,245	36.5%
Otros Ingresos / Costos	-694,090	-2,330,139	-70.2%	34,977	-2084.4%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b>	<b>-1,778,266</b>	<b>-3,172,115</b>	<b>-43.9%</b>	<b>-110,752</b>	<b>1505.6%</b>
Impuestos	572,318	154,767	269.8%	-9,274	-6271.2%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>	<b>-1,205,948</b>	<b>-3,017,348</b>	<b>-60.0%</b>	<b>-120,026</b>	<b>904.7%</b>
Atribuible a:					
Inversionistas de la Matriz	-1,200,504	-3,010,287	-60.1%	-122,891	876.9%
Interes Minoritario	-5,444	-7,061	-22.9%	2,865	-290.0%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA</b>	<b>-1,200,504</b>	<b>-3,010,287</b>	<b>-60.1%</b>	<b>-122,891</b>	<b>876.9%</b>
<i>Margen Neto</i>	-66.6%	-102.9%	36.3 pp	-2.5%	-64.1 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-32.2%	-4.9%	-27.3 pp	8.4%	-40.6 pp
EBITDA	-151,471	91,085	-266.3%	825,689	-118.3%
<i>EBITDA Margen</i>	-8.4%	3.1%	-11.5 pp.	16.9%	-25.3 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				
	2021	2020	Var. %	2019	Var. %	2021	2020	Var. %	2019	Var. %
<b>Sistema</b>										
Costos por ASK (US Cent)	11.6	57.8	-80.0%	6.7	73.3%	10.3	9.3	10.2%	6.6	57.2%
Costos por ASK ex fuel (US Centavos)	9.1	54.3	-83.2%	4.6	97.1%	8.1	7.4	9.5%	4.5	78.9%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	128.3	66.3	93.4%	300.2	-57.3%	272.2	352.8	-22.9%	622.5	-56.3%
Galones consumidos por 1.000 ASKs	11.9	30.3	-60.6%	8.6	38.4%	11.1	9.4	19.1%	8.5	30.4%
Precio del combustible (con <i>hedge</i> ) (US\$ por galón)	2.08	1.20	73.7%	2.40	-13.2%	1.96	2.30	-15.0%	2.49	-21.3%
Precio del combustible (sin <i>hedge</i> ) (US\$ por galón)	2.09	1.20	74.5%	2.39	-12.3%	1.97	2.28	-13.9%	2.51	-21.8%
Distancia Ruta Promedio ( km)	1,150.2	1,766.7	-34.9%	1,720.0	-33.1%	1,186.5	1,634.1	-27.4%	1,740.5	-31.8%
Número Total de Empleados (promedio)	27,914	39,593	-29.5%	40,706	-31.4%	28,429	41,082	-30.8%	40,816	-30.3%
Número Total de Empleados (al cierre)	27,377	37,053	-26.1%	41,018	-33.3%	27,377	37,053	-26.1%	41,018	-33.3%
<b>Pasajeros</b>										
ASKs (millones)	10,755	2,190	391.1%	34,836	-69.1%	24,412	37,685	-35.2%	72,824	-66.5%
RPKs (millones)	7,384	1,131	553.1%	29,025	-74.6%	16,330	29,894	-45.4%	61,003	-73.2%
Pasajeros Transportados (miles)	6,420	640	903.1%	16,875	-62.0%	13,763	18,294	-24.8%	35,049	-60.7%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	68.7%	51.6%	17.0 pp	83.3%	-14.7 pp	66.9%	79.3%	-12.4 pp	83.8%	-16.9 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	6.2	10.9	-43.2%	7.0	-11.3%	5.8	7.1	-18.4%	6.9	-15.0%
Ingresos por ASK (US Centavos)	4.2	5.6	-24.5%	5.8	-26.9%	3.9	5.7	-31.2%	5.8	-32.1%
<b>Carga</b>										
ATKs (millones)	1,096	919	19.3%	1,521	-28.0%	2,215	2,506	-11.6%	3,125	-29.1%
RTKs (millones)	745	716	4.1%	849	-12.3%	1,477	1,549	-4.6%	1,748	-15.5%
Toneladas Transportadas (miles)	199	168	18.4%	220	-9.7%	391	394	-0.8%	435	-10.1%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	68.0%	78.0%	-9.9 pp	55.8%	12.2 pp	66.7%	61.8%	4.9 pp	55.9%	10.7 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	49.7	44.5	11.6%	31.7	56.7%	48.4	36.9	31.3%	30.5	59.0%
Ingresos por ATK (US Centavos)	33.8	34.7	-2.6%	17.7	90.8%	32.3	22.8	41.7%	17.0	89.4%

## LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 30 de junio 2021	Al 31 de diciembre 2020	Al 31 de diciembre 2019
<b>Activos</b>			
Efectivo y equivalentes al efectivo	1,534,966	1,695,841	1,072,579
Otros activos financieros, corrientes	66,775	50,250	499,504
Otros activos no financieros, corrientes	134,757	155,892	313,449
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	603,382	599,381	1,244,348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	609	158	19,645
Inventarios corrientes	294,841	323,574	354,232
Activos por impuestos, corrientes	42,169	42,320	29,321
<b>Activos corrientes distintos de activos mantenidos para la venta</b>	<b>2,677,499</b>	<b>2,867,416</b>	<b>3,533,078</b>
Activos no corrientes mantenidos para la venta	230,377	276,122	485,150
<b>Total activos corrientes</b>	<b>2,907,876</b>	<b>3,143,538</b>	<b>4,018,228</b>
Otros activos financieros, no corrientes	33,647	33,140	46,907
Otros activos no financieros, no corrientes	131,264	126,782	204,928
Cuentas por cobrar, no corrientes	4,999	4,986	4,725
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1,090,906	1,046,559	1,448,241
Plusvalía	-	-	2,209,576
Propiedades, planta y equipos	9,539,855	10,730,269	12,919,618
Activos por impuestos diferidos	1,126,404	564,816	235,583
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>11,927,075</b>	<b>12,506,552</b>	<b>17,069,578</b>
<b>Total activos</b>	<b>14,834,951</b>	<b>15,650,090</b>	<b>21,087,806</b>
<b>Patrimonio y Pasivos</b>			
Otros pasivos financieros, corrientes	5,142,150	3,055,730	1,885,660
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	3,070,138	2,322,125	2,222,874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	581,982	812	56
Otras provisiones, corrientes	26,345	23,774	5,206
Pasivos por impuestos, corrientes	3,469	656	11,925
Pasivos por impuestos, no corrientes	2,163,710	2,088,791	2,835,221
<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>10,987,794</b>	<b>7,491,888</b>	<b>6,960,942</b>
Otros pasivos financieros, no corrientes	5,244,105	7,803,801	8,530,418
Otras cuentas por pagar, no corrientes	672,924	651,600	619,110
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corrientes	-	396,423	-
Otras provisiones, no corrientes	549,568	588,359	286,403
Pasivos por impuestos diferidos	377,355	384,280	616,803
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	61,892	74,116	93,570
Otros pasivos no financieros no corrientes	601,914	702,008	851,383
<b>Total pasivos no corrientes</b>	<b>7,507,758</b>	<b>10,600,587</b>	<b>10,997,687</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>18,495,552</b>	<b>18,092,475</b>	<b>17,958,629</b>
Capital emitido	3,146,265	3,146,265	3,146,265
Ganancias acumuladas	(5,394,119)	(4,193,615)	352,272
Acciones propias en cartera	(178)	(178)	(178)
Otras reservas	(1,402,095)	(1,388,185)	(367,577)
<b>Patrimonio atribuible al controlador</b>	<b>(3,650,127)</b>	<b>(2,435,713)</b>	<b>3,130,782</b>
Participaciones no controladoras	(10,474)	(6,672)	(1,605)
<b>Total patrimonio</b>	<b>-3,660,601</b>	<b>-2,442,385</b>	<b>3,129,177</b>
<b>Total pasivos y patrimonio</b>	<b>14,834,951</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 30 de junio, 2021	Al 30 de junio, 2020	Al 30 de junio, 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	1,893,716	3,174,663	5,666,473
Otros cobros por actividades de operación	30,664	37,038	52,441
<b>Clases de pagos</b>			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(1,713,747)	(2,375,684)	(3,686,587)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(477,191)	(600,760)	(974,992)
Otros pagos por actividades de operación	(47,158)	(45,569)	(152,217)
Impuestos a las ganancias pagados	(30,402)	(55,164)	(29,750)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(23,358)	38,876	(26,071)
<b>Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación</b>	<b>(367,476)</b>	<b>173,400</b>	<b>849,297</b>
<b>Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión</b>			
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	-	1,195,266	2,057,987
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(198)	(961,050)	(2,043,453)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	-	64,941	28,702
Compras de propiedades, planta y equipo	(83,708)	(209,515)	(406,557)
Compras de activos intangibles	(24,940)	(39,064)	(41,084)
Importes procedentes de la venta de activos intangibles	-	-	(37,000)
Intereses recibidos	6,471	6,132	10,316
Otras entradas (salidas) de efectivo	(425)	(1,986)	(1,251)
<b>Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión</b>	<b>(102,800)</b>	<b>54,724</b>	<b>(432,340)</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)	(289,588)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	-	689,809	1,038,473
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	369,898	560,296	50,000
Préstamos de entidades relacionadas	130,102	-	-
Reembolsos de préstamos	(30,383)	(773,100)	(617,926)
Pagos de pasivos por arrendamientos	(88,958)	(106,461)	(190,567)
Dividendos pagados	-	(571)	(55,116)
Intereses pagados	(64,428)	(164,377)	(255,892)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(3,803)	(107,787)	(57,827)
<b>Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>	<b>312,428</b>	<b>94,584</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	(157,848)	322,708	38,514
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(3,027)	(61,145)	(58,808)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(160,875)	261,563	(20,294)
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERÍODO</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>1,534,966</b>	<b>1,334,142</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 2021	Al 31 de diciembre 2020	Al 31 de diciembre 2019
<b>Total Activos</b>	<b>14,834,951</b>	<b>15,650,090</b>	<b>21,087,806</b>
Total Pasivos	18,495,552	18,092,475	17,958,629
Total Patrimonio*	-3,660,601	-2,442,385	3,129,177
<b>Total Pasivos &amp; Patrimonio</b>	<b>14,834,951</b>	<b>15,650,090</b>	<b>21,087,806</b>
<b>Deuda</b>			
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo	5,997,263	6,118,353	5,462,684
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	1,885,665	1,614,501	1,730,843
<b>Deuda Financiera Total</b>	<b>7,882,928</b>	<b>7,732,854</b>	<b>7,193,527</b>
Pasivos por arrendos	2,497,656	3,121,006	3,172,157
<b>Deuda Total</b>	<b>10,380,584</b>	<b>10,853,860</b>	<b>10,365,684</b>
Caja y valores negociables	-1,535,344	-1,695,859	-1,459,248
<b>Deuda Neta Total</b>	<b>8,845,240</b>	<b>9,158,001</b>	<b>8,906,436</b>

(\*) Note: Includes minority interest

## LATAM Airlines Group S.A.

### Principales Ratios Financieros

	Al 30 de junio 2021	Al 31 de diciembre 2020	Al 31 de diciembre 2019
Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses	47.5%	39.0%	14.0%
Deuda bruta (US\$ miles)	10,380,584	10,853,860	10,365,684
Deuda bruta / EBITDA (12 meses)	nm	nm	4.7
Deuda neta (US\$ miles)	8,845,240	9,158,001	8,906,436
Deuda neta / EBITDA (12 meses)	nm	nm	4.0

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

	Al 30 de junio, 2021		
	Arrendamientos operativos en balance bajo NIIF 16	Aviones en Propiedad, Planta y Equipo	Total
<b>Flota Pasajeros</b>			
Airbus A319-100	7	37	<b>44</b>
Airbus A320-200	36	95	<b>131</b>
Airbus A320- Neo	6	6	<b>12</b>
Airbus A321- 200	28	19	<b>47</b>
Boeing 767-300 ER	-	17	<b>17</b>
Boeing 777-300 ER	6	4	<b>10</b>
Boeing 787-8	4	6	<b>10</b>
Boeing 787-9	11	2	<b>13</b>
<b>TOTAL</b>	<b>98</b>	<b>186</b>	<b>284</b>
<b>Flota Carga</b>			
Boeing 767-300F	1	10	<b>11</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>11</b>
<b>TOTAL FLOTA EN OPERACIÓN</b>	<b>99</b>	<b>196</b>	<b>295</b>
<b>Subarrendos</b>			
Boeing 767-300F	-	1	<b>1</b>
<b>TOTAL SUBARRIENDOS</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>99</b>	<b>197</b>	<b>296</b>