

## LATAM REPORTA UNA RECUPERACIÓN CONTÍNUA EN SU OPERACIÓN, A PESAR DEL IMPACTO DE LA VARIABLE OMICRON Y AUMENTOS EN EL PRECIO DEL COMBUSTIBLE

Santiago, Chile, 10 de mayo de 2022 – LATAM Airlines Group S.A. (IPSASSE: LTM) anuncia hoy sus resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 31 marzo de 2022. “LATAM” o “la Compañía” se refiere a la entidad consolidada, incluyendo sus aerolíneas afiliadas de transporte de pasajeros y cargas en América Latina. Todos estos valores se presentan de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (International Financial Reporting Standards – IFRS), en dólares estadounidenses. El tipo de cambio promedio entre el Real y el Dólar en el trimestre fue de R\$ 5,23/US\$ 1,00.

### HITOS

- A pesar de las dificultades al inicio del año debido al brote de la variante Omicron y su impacto sobre la región, especialmente durante los meses de enero y febrero, las operaciones del grupo LATAM registraron otra mejora inter-trimestral. La capacidad consolidada del grupo (medido en ASKs) durante el período alcanzó un 68,2% de los niveles de 2019, lo que corresponde a un aumento en la capacidad de 89,7% comparado con el mismo trimestre de 2021 (+6,2% versus 4T21). Al igual que en trimestres anteriores, la mayoría de la recuperación ha estado impulsada por las operaciones domésticas de las filiales, sin embargo, el continuo contexto favorable para el tráfico aéreo en la región en términos de restricciones de viaje y procesos de vacunación ha llevado también a una mayor recuperación en el segmento internacional. En términos de capacidad, las filiales de habla hispana y la filial de Brasil finalizaron el trimestre alcanzando un 89,5% y 100,8% de los niveles de marzo de 2021, respectivamente, mientras que la capacidad internacional alcanzó un 47,5% de sus niveles de marzo de 2019.
- Los ingresos operacionales en el primer trimestre de 2022 alcanzaron un total de US\$1.959 millones, un 22,4% por debajo de los niveles de 2019, pero representando un aumento de 114,5% comparado con el primer trimestre de 2021. Los ingresos de pasajeros, un 31,4% por debajo en comparación a 2019 (+199,1% vs 1T21), continúan siendo afectados por el nivel reducido de operaciones y el impacto de la variante Omicron. Otros ingresos disminuyeron un 55,1% comparado con 2019 (-40,7% vs 1T21), mientras que los ingresos de carga aumentaron 63,5% comparado con el contexto pre-pandemia (+24,8% vs 1T21).
- Una vez más, filiales cargueras de LATAM siguieron demostrando una operación sólida, con ingresos que ascendieron hasta US\$430,7 millones, representando un aumento de 63,5% comparado con el mismo período de 2019. La lenta recuperación de las operaciones internacionales continúa afectando la capacidad de carga consolidada (medida en ATKs), la cual fue un 10,9% menor que el mismo período de 2019. Sin embargo, indicadores operacionales favorables han contrarrestado estas limitaciones en capacidad, siguiendo un crecimiento de 75,9% en los *yields* comparado con 2019 y un incremento de 2,4 p.p. en el factor de ocupación versus el mismo período de 2019.
- En el primer trimestre de 2022, los costos operacionales totales alcanzaron US\$2.097,2 millones, lo que representa una disminución de 14,2% comparado con 2019. Durante el trimestre, el grupo registró una reducción significativa en líneas de costos tales como Salarios y Beneficios (-40,3% versus 2019), Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje (-30,5% versus 2019) y Otros gastos operacionales (-20,1% versus 2019). Sin embargo, durante el trimestre el grupo también observó un aumento relevante en los precios del combustible debido al conflicto en Ucrania, lo que resultó en que los Costos de Combustible incluso superaran los niveles de 2019 en un 0,5%, a pesar de la capacidad reducida operada durante el trimestre.
- El CASK (costo por ASK) ex fuel del grupo mejoró 6,8% comparado con el cuarto trimestre de 2021, desde US\$5,6 centavos a US\$5,2 centavos, alcanzando una mejora de 29,3% versus el mismo período de 2021, reafirmando el resultado de las múltiples medidas de reducción de costos implementadas por LATAM durante 2020 y 2021 como parte de su proceso de reorganización, alcanzando ahorros anuales por más de US\$900 millones.

- La pérdida operacional del trimestre alcanzó US\$138,2 millones, principalmente afectada por el fuerte aumento en el precio del combustible durante el período y el impacto de la variante Omicron sobre los ingresos de pasajeros. La pérdida neta atribuible a los accionistas alcanzó US\$380,1 millones, lo que se compara con una pérdida neta de US\$60,1 millones en el mismo período de 2019 y una pérdida de US\$430,9 millones durante el primer trimestre del año pasado.
- El 6 de mayo de 2022, LATAM divulgó los resultados de la votación de su Plan de Reorganización, que recibió el apoyo suficiente de aproximadamente 82% en dólares y aproximadamente 65% del número de votantes acreedores de la principal clase afectada por el Plan. Estos resultados no incluyen a los titulares de reclamaciones del RCF, quienes aún tienen plazo hasta el 10 de mayo del 2022 para votar. Esto luego de la aprobación por la Corte de los EEUU de la Declaración de Divulgación (“Disclosure Statement”) el 21 de marzo de 2021, lo que permitió a los Deudores iniciar el proceso de solicitud de votos. La Audiencia de Confirmación del Plan está programada para desarrollarse el 17 y 18 de mayo de 2022, de acuerdo a lo establecido por la Corte de los EEUU.
- En abril, el grupo LATAM anunció que buscará incorporar combustibles sostenibles de aviación a sus operaciones, alcanzando un 5% del total del consumo de combustible hacia el 2030 y privilegiando a los productores sudamericanos. Este esfuerzo refleja el interés de LATAM en la transición energética y en el desarrollo de los mercados locales, y es parte, además, de la estrategia de sostenibilidad de largo plazo del grupo para alcanzar la carbono neutralidad hacia el 2050.

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

Durante el primer trimestre de 2020 se presentaron dos desafíos importantes: la llegada de otra variante de COVID-19 a la región, Omicron, y un incremento dramático en los precios del combustible jet, impulsado por el conflicto entre Rusia y Ucrania.

Con respecto al contexto macroeconómico, el precio del combustible durante el primer trimestre de 2022 fue de US\$3,25 por galón (excluyendo coberturas), un incremento de 75,8% contra el mismo período del año pasado e incluso 29,9% por sobre el cuarto trimestre de 2021. La volatilidad y los fuertes incrementos en los precios han generado una dinámica que requiere un monitoreo activo, frente a lo cual el grupo se encuentra trabajando en compensar este mayor costo a través de aumentos en los *yields* y ajustes en las operaciones en caso de ser necesario.

“Hemos tenido una mejora sustancial de nuestros resultados respecto del mismo período de 2021 en un entorno desafiante”, comentó Roberto Alvo, CEO de Latam Airlines Group. “Seguimos siendo cautamente optimistas sobre el futuro, ya que a pesar de que estamos viendo una recuperación saludable en la demanda de pasajeros, el alza en los precios del combustible es una variable que nos encontramos monitoreando de cerca”.

Las operaciones de carga del grupo continúan mostrando un aumento en los ingresos, 63,5% comparado con el mismo período de 2019, reafirmando el éxito de las operaciones de las filiales cargueras y la dedicación del grupo por invertir en su crecimiento y desarrollo. Como fue anunciado anteriormente, el grupo LATAM estará convirtiendo 10 aviones de pasajeros B767 a aviones cargueras hacia finales de 2023, entre los cuales el primero fue entregado en diciembre de 2021 y el segundo en marzo de 2022. Para el resto del año, se programaron otras dos entregas de aviones cargueras para el segundo y tercer trimestre, respectivamente. Así, a medida que las operaciones internacionales de pasajeros se recuperan desde la capacidad actual de 48,2% versus los niveles de 2019, este aumento en la capacidad de carga a través de estas conversiones ayudará a compensar la lenta recuperación de la capacidad *belly*.

Finalmente, en términos de la agenda de sostenibilidad de largo plazo de LATAM, el grupo ha implementado diversas iniciativas durante el comienzo del año que marcan un paso hacia las metas consideradas en los tres pilares de cambio climático, valor compartido y economía circular. Basado en su estrategia de cambio climático, LATAM lanzó “Viernes Vuela Neutral”, una iniciativa que compensa los días viernes las emisiones en rutas emblemáticas (tales como Rio de Janeiro – Sao Paulo, Galápagos – Guayaquil, y Arequipa – Cuzco, entre otras) apoyando la protección de ecosistemas estratégicos en la región.

Con respecto a economía circular y los esfuerzos del grupo por eliminar gradualmente los plásticos de un solo uso hacia el 2023, se incorporó un nuevo kit de amenidades al producto de las cabinas *business* que incluye más elementos sostenibles, y se implementó el reemplazo de las bolsas de plástico asociadas a audífonos, frazadas y almohadas por material reutilizable. Finalmente, el programa de Avión Solidario, está apoyando en respuesta a las crisis humanitarias a nivel mundial, poniendo a disposición de la Agencia de la ONU para los Refugiados (ACNUR) el transporte gratuito de pasajeros y de carga para ayudar a las personas que han debido abandonar sus hogares en busca de seguridad y protección. Adicionalmente, el programa incorporó nuevas alianzas con la Fundación Cardioinfantil en Colombia y el Comité de Fundaciones de la Iniciativa Global de Lucha contra el Cáncer Infantil en Perú.

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

Los ingresos totales del primer trimestre de 2022 alcanzaron US\$1.959 millones, comparado con US\$2.525,3 millones en el mismo período de 2019. Esto representa una caída de 22,4%, explicado por una disminución de 31,4% en ingresos de pasajeros y una caída de 55,1% en otros ingresos versus 2019, y parcialmente compensado por los ingresos de carga, registrando un aumento de 63,5% comparado con 2019. Durante el período, los ingresos de pasajeros y carga representaron un 75,9% y 22% del total de los ingresos operacionales, respectivamente, con los ingresos de pasajeros creciendo gradualmente a medida que el tráfico aéreo se sigue recuperando.

Los **ingresos de pasajeros** durante el trimestre estuvieron 31,4% por debajo del mismo período de 2019, alineado con la disminución de 34,8% observada en el tráfico, medido en RPKs, pero parcialmente compensado por el aumento de 4,8% en los *yields* versus 2019. A pesar del impacto de la variante Omicron, vimos una recuperación continua en las operaciones del grupo LATAM, alcanzando un aumento de 6,2% en capacidad (medido en ASKs) y de 5,1% en tráfico (medido en RPKs) comparado con el cuarto trimestre de 2021. Comparado con el mismo período de 2021, los ingresos por ASK (RASK) estuvieron un 57,6% más altos, mayormente impulsados por un aumento de 28,3% en los *yields* y una mejora significativa en el factor de ocupación, el cual alcanzó un 80,5% durante el trimestre, representando un aumento de 15 p.p. comparado con los niveles de 2021.

Los **ingresos de carga** aumentaron un 63,5% en el trimestre comparado con el mismo período de 2019, alcanzando US\$430,7 millones, impulsado por la flota carguera dedicada del grupo y los mercados de importación y exportación en crecimiento a nivel global. La capacidad de carga total (medido en ATKs) durante el trimestre estuvo un 10,9% por debajo de los niveles de 2019, aún mayormente afectada por la restricción en capacidad *belly* de las operaciones internacionales, pero contrarrestado por un aumento de 75,9% en los *yields* y un aumento de 2,4 p.p. en el factor de ocupación hasta 58,4%, comparado con 2019. A pesar de las reducciones de capacidad a nivel consolidado, los ATKs de la flota carguera aumentaron 39,3% comparado con el mismo período de 2019, acompañado de un aumento de 5,5 p.p. en el factor de ocupación.

**Otros ingresos** en el primer trimestre de 2022 alcanzaron US\$42,1 millones, una disminución de 55,1% comparado al mismo período de 2019. Esta disminución estuvo principalmente explicada por la reducción en los ingresos provenientes del arriendo de aeronaves debido a la reducción en el número de aviones subarrendadas (durante el primer trimestre de 2019, LATAM contaba con nueve aeronaves subarrendadas a terceros, incluyendo flota *wide body*, versus una en el primer trimestre de 2022), además de la disminución en los ingresos de hoteles y reservaciones de tours de LATAM Travel, resultado de la caída en los viajes internacionales.

Los **gastos operacionales** del primer trimestre de 2022 alcanzaron US\$2.097,2 millones, lo que representa una reducción de 14,2% comparado con el mismo período de 2019. A pesar del nivel reducido de operaciones versus 2019 y las iniciativas de reestructuración de costos del grupo, este resultado se vio fuertemente impactado por los fuertes incrementos en el precio del combustible durante el trimestre. Las variaciones en los gastos operacionales del trimestre estuvieron explicadas principalmente por:

- **Salarios y beneficios** disminuyeron 40,3% comparado con 2019, en línea con la reducción de 27,7% en la dotación promedio durante el trimestre en comparación con el primer trimestre de 2019, a pesar de haber sido un período con una apreciación relevante en las monedas locales hacia el final del trimestre, especialmente en el Peso chileno y el Real brasileño. 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** aumentaron 0,5% comparado con 2019, a pesar de la caída de 27,9% en el consumo total de combustible debido a la reducción en las operaciones en comparación con el mismo trimestre de 2019. Este resultado estuvo explicado por los fuertes aumentos en el precio del combustible principalmente a partir del conflicto en Ucrania. El precio del combustible (excluyendo coberturas) alcanzó un aumento de 42,1% y 75,8% comparado con los mismos períodos de 2019 y 2021, respectivamente (+29,9% versus 4T 2021). Al 31 de marzo de 2022, LATAM reconoció una ganancia de US\$5,4 millones asociada a contratos de cobertura, lo que se compara con una ganancia de US\$0,9 millones durante el mismo período de 2021 por este mismo concepto.
- **Comisiones pagadas a agentes** disminuyeron 47,2% comparado con el primer trimestre de 2019, en línea con la reducción de 31,4% en ingresos de pasajeros en comparación con 2019 y los esfuerzos continuos del grupo por fortalecer las ventas directas a través de sus plataformas digitales.
- **Depreciación y amortización** disminuyó un 16,9% comparado con 2019. El grupo continúa observando una tendencia a la baja en sus costos de depreciación en comparación con 2019 asociado a la reducción en el tamaño de la flota, especialmente considerando los rechazos de aeronaves *wide body*. La flota total del grupo se ha reducido desde 322 aeronaves al primer trimestre de 2019 a 299 aeronaves al 31 de marzo de 2022.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 30,5% en comparación a 2019, derivado de la reducción en las operaciones.
- **Gastos de servicio a pasajeros** disminuyeron 48,1% versus 2019, principalmente explicado por una reducción de 21% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre, el cual alcanzó 14,4 millones, además de las restricciones a los servicios de catering a bordo aún vigentes en algunos países producto de la pandemia.
- **Arriendo de aviones** alcanzó un total de US\$69,6 millones, representando un aumento de US\$7,5 millones comparado con el 4T21 debido al aumento de las operaciones y mayor utilización de las aeronaves durante el trimestre. Estos acuerdos de pago variable de flota fueron implementados luego de la aprobación de la Corte durante el segundo y tercer trimestre de 2021<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> A partir del segundo trimestre de 2021 la línea de Arriendo de aviones incluye los costos asociados a los pagos por arriendo sobre la base de horas de vuelo (PBH) para los contratos que han sido modificados incorporando esa estructura. Para estos contratos que incluyen al comienzo del 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

- **Gastos de mantenimiento** aumentaron 49,5% comparado con 2019, alcanzando US\$155,5 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 año actual, a medida que las operaciones se recuperan, 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 y reparaciones de motores.
- **Otros gastos operacionales** disminuyeron 20,1% en comparación al 2019, principalmente debido a la reducción en los costos variables asociados a la tripulación de cabina sujetos a los niveles de operación, y parcialmente contrarrestado por otros gastos asociados con la reclasificación de aeronaves disponibles para la venta durante el trimestre.

### Resultado no-operacional

- **Ingresos financieros** alcanzaron US\$4,6 millones durante el trimestre, representando una caída de 22,5% contra el mismo período de 2019. Esta reducción estuvo explicada principalmente por las restricciones a las inversiones de efectivo resultantes del proceso de Capítulo 11, bajo el cual, una parte significativa del balance de efectivo de la compañía debe mantenerse en bancos autorizados, y por lo cual, quedan sujetas a menores tasas de rendimiento. Estas restricciones empezaron a tomar efecto a partir del tercer trimestre de 2020.
- **Gastos financieros** aumentaron 87.4% comparado con 2019, hasta US\$259,4 millones durante el primer trimestre de 2022. Al 31 de marzo de 2022, la compañía había realizado cinco retiros del financiamiento DIP desde el *fling* a Capítulo 11 el 26 de mayo de 2020, lo que ha aumentado la deuda en US\$2.250 millones, llevando a un aumento de los intereses devengados por aproximadamente US\$327 millones.
- Bajo **Otros ingresos (gastos)** la Compañía registró US\$0,8 millones en ingresos durante el trimestre, comparado con ingresos por US\$6,9 millones en 2019. Este impacto estuvo explicado principalmente por ganancias de tipo de cambio por US\$48,7 millones durante el período, lo cual fue parcialmente contrarrestado por gastos asociados al proceso de reorganización por un total de US\$47,8 millones durante el trimestre.

La **pérdida neta** en el primer trimestre de 2022 alcanzó US\$380.1 millones, mayormente explicada por el aumento en costos de combustible y su impacto respectivo sobre el resultado operacional, además de los costos de reestructuración mencionados anteriormente registrados bajo otros gastos. Este resultado se compara con una pérdida de US\$60,1 millones en el mismo período de 2019.

### FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

Al cierre del trimestre, la deuda financiera de LATAM alcanzó US\$7,98 mil millones, un aumento de US\$540,1 millones en comparación al trimestre anterior, principalmente explicado por el quinto retiro de US\$300 millones del financiamiento DIP ocurrido en marzo, además de efectos de tipo de cambio sobre la deuda debido a la apreciación de las monedas locales durante el trimestre.

Al cierre del primer trimestre de 2022, LATAM reportó US\$1.179,3 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\$950 millones de liquidez comprometida en el financiamiento DIP.

---

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

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

	2Q22	3Q22	4Q22	1Q23
<b>Posiciones de cobertura</b>				
Consumo estimado de combustible	30%	17%	14%	0%

## 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 EE.UU aprobó una propuesta para el Tramo B por US\$750 millones de Oaktree Capital Management, L.P. ("OCM") y Apollo Management Holdings, L.P. ("Apollo") y otros fondos, cuentas y entidades asesoradas por OCM y Apollo, entregando acceso a LATAM a un total de US\$3.200 millones. Al 31 de marzo de 2022, un total de cinco retiros se habían realizado bajo el financiamiento DIP, existiendo un total de US\$950 millones de financiamiento DIP no girado.

El 14 de marzo de 2021, y en marco del proceso de Capítulo 11 en curso, LATAM presentó a la Corte una propuesta de Financiamiento DIP Refundada y Modificada, la cual fue posteriormente aprobada por la Corte el 15 de marzo de 2022. Este nuevo contrato DIP fue suscrito formalmente por LATAM el 8 de abril de 2022, y considera un financiamiento por US\$3.700 millones en dos tramos, Tramo A y Tramo C. Además, el nuevo financiamiento DIP incluye ciertas reducciones en tarifas e intereses en comparación al contrato anterior. La fecha actual de vencimiento es el 14 de octubre de 2022, sujeto a una nueva extensión hasta el 30 de noviembre de 2022 o la fecha de terminación del Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración ("RSA" por sus siglas en inglés), lo que ocurra primero.

Adicionalmente, el 8 de abril de 2022 se realizó el primer retiro del nuevo contrato DIP por un total de US\$2.750 millones, asignado para refinanciar completamente el contrato DIP existente. El detalle de los fondos girados y disponibles por tramo se describe en la siguiente tabla:

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

Al 31 de marzo de 2022, 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 4.160 reclamaciones con un valor total de aproximadamente US\$104 mil millones. A medida que los Deudores continúan reconciliando las reclamaciones contra sus libros y registros, objetarán e impugnarán aquellas reclamaciones que determinen no ser válidas o por los montos no correspondientes, y resolverán otras disputas de reclamaciones dentro y fuera de la Corte de Estados Unidos. No es posible asegurar que dichas reclamaciones vayan a ser resueltas a favor de los Deudores. De acuerdo al estimado de reclamaciones publicado el 26 de noviembre de 2021, en contexto de los materiales publicados en conjunto con el Plan de Reorganización propuesto por LATAM, el estimado de reclamaciones resueltas asciende a aproximadamente US\$8,1 mil millones en el escenario bajo y US\$9,3 mil millones en el escenario alto.

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

De manera importante, el 6 de mayo de 2022, LATAM divulgó los resultados de la votación de su Plan de Reorganización que recibió el apoyo suficiente de aproximadamente 82% en dólares y aproximadamente 65% del número de votantes acreedores de la principal clase afectada por el Plan. Estos resultados no incluyen a los titulares de reclamaciones del FRC, quienes aún tienen plazo hasta el 10 de mayo del 2022 para votar. Esto ocurre tras la aprobación por la Corte de los EEUU de la Declaración de Divulgación (Disclosure Statement) de LATAM, lo cual le permitió iniciar el período de solicitud y buscar la aprobación del Plan por parte de las distintas clases de acreedores. La Audiencia de Confirmación del Plan está programada para desarrollarse el 17 y 18 de mayo de 2022, de acuerdo a lo establecido por la Corte de los EEUU.

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

En contexto de su proceso de reorganización, LATAM ha concluido una etapa importante de la reestructuración de su flota anterior al *filing*, concluyendo negociaciones que han tenido resultados ampliamente favorables, incluyendo períodos de pago variable extendidos, pagos de arrendamiento más bajos, y extensiones de períodos de pagos. Como resultado directo, el grupo estima que esto generará 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. Al 31 de marzo de 2022, la flota total del grupo asciende a 299 aeronaves, resultado de 42 rechazos desde que se iniciaron los procedimientos del Capítulo 11, la incorporación de 19 aeronaves, y excluyendo 6 A320s y 11 B767s que fueron reclasificados como disponibles para la venta (entre los cuales, cinco ya han sido vendidos y entregados a Jetran).

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

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

Finalmente, el grupo LATAM está invirtiendo en el crecimiento de su flota carguera dedicada, convirtiendo 10 aeronaves B767 de pasajeros a aviones cargueros hacia finales del 2023. Dos cargueros ya han sido convertidos y otras dos entregas de aviones cargueros se programaron para el segundo y tercer trimestre de este año. Las conversiones restantes ocurrirían durante el 2023.

## CONFERENCE CALL

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

LATAM publicó sus estados financieros relativos al periodo finalizado el 31 de marzo de 2022 en la Comisión para el Mercado Financiero de Chile el día 10 de mayo de 2022. Los estados financieros estarán disponibles en español e inglés en la página <http://www.latamairlinesgroup.net>.

### **Acerca del Grupo LATAM:**

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

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

LATAM Cargo Chile, LATAM Cargo Colombia y LATAM Cargo Brasil son las filiales de carga del grupo LATAM, las cuales además de contar con acceso a las bodegas de aviones de pasajeros de las filiales grupo, cuentan con una flota conjunta de 13 aeronaves cargueras, que aumentará de manera gradual hasta totalizar hasta 21 aeronaves de carga en 2023.

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

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

## LATAM Airlines Group S.A.

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

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
<b>INGRESOS</b>					
Pasajeros	1.486.239	496.979	199,1%	2.167.982	-31,4%
Carga	430.698	345.221	24,8%	263.496	63,5%
Otros	42.094	70.964	-40,7%	93.790	-55,1%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>1.959.031</b>	<b>913.164</b>	<b>114,5%</b>	<b>2.525.268</b>	<b>-22,4%</b>
<b>COSTOS</b>					
Remuneraciones	-284.253	-234.309	21,3%	-476.012	-40,3%
Combustible	-750.570	-265.603	182,6%	-746.551	0,5%
Comisiones	-28.559	-14.954	91,0%	-54.066	-47,2%
Depreciación y Amortización	-292.245	-293.209	-0,3%	-351.644	-16,9%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-224.445	-166.209	35,0%	-322.821	-30,5%
Servicio a Pasajeros	-33.354	-15.790	111,2%	-64.246	-48,1%
Arriendo de Aviones	-69.608	-	n.m.	-	n.m.
Mantenimiento	-155.544	-102.455	51,8%	-104.056	49,5%
Otros Costos Operacionales	-258.608	-176.368	46,6%	-323.750	-20,1%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-2.097.186</b>	<b>-1.268.897</b>	<b>65,3%</b>	<b>-2.443.146</b>	<b>-14,2%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>-138.155</b>	<b>-355.733</b>	<b>-61,2%</b>	<b>82.122</b>	<b>n.m.</b>
<i>Margen Operacional</i>	-7,1%	-39,0%	31,9 pp	3,3%	-10,3 pp
Ingresos Financieros	4.563	7.469	-38,9%	5.891	-22,5%
Gastos Financieros	-259.399	-193.647	34,0%	-138.446	87,4%
Otros Ingresos / Costos	831	-108.689	n.m.	6.877	-87,9%
<b>UTILIDAD / (PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b>	<b>-392.160</b>	<b>-650.600</b>	<b>-39,7%</b>	<b>-43.556</b>	<b>n.m.</b>
Impuestos	10.895	216.929	-95,0%	-13.041	n.m.
<b>UTILIDAD / (PÉRDIDA) ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>	<b>-381.265</b>	<b>-433.671</b>	<b>-12,1%</b>	<b>-56.597</b>	<b>573,6%</b>
Atribuible a:					
Inversionistas de la Matriz	-380.073	-430.867	-11,8%	-60.074	532,7%
Interes Minoritario	-1.192	-2.804	-57,5%	3.477	n.m.
<b>UTILIDAD / (PÉRDIDA) NETA</b>	<b>-380.073</b>	<b>-430.867</b>	<b>-11,8%</b>	<b>-60.074</b>	<b>532,7%</b>
<i>Margen Neto</i>	-19,4%	-47,2%	27,8 pp	-2,4%	-17,0 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-2,8%	-33,3%	30,6 pp	29,9%	-32,7 pp
EBITDA	154.090	-62.524	n.m.	433.766	-64,5%
EBITDA Margen	7,9%	-6,8%	14,7 pp.	17,2%	-9,3 pp.

## LATAM Airlines Group S.A.

## Datos Operacionales Consolidados

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
<b>Sistema</b>					
Costos por ASK (US Cent)	8.1	9.3	-12.9%	6.4	26.5%
Costos por ASK ex fuel (US Centavos)	5.2	7.3	-29.3%	4.5	15.5%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	232.4	143.9	61.5%	322.2	-27.9%
Galones consumidos por 1.000 ASKs	9.0	10.5	-14.9%	8.5	5.5%
Precio del combustible (con hedge) (US\$ por galón)	3.23	1.85	74.6%	2.32	39.2%
Precio del combustible (sin hedge) (US\$ por galón)	3.25	1.85	75.8%	2.29	42.1%
Distancia Ruta Promedio ( km)	1,453.2	1,218.3	19.3%	1,759.6	-17.4%
Número Total de Empleados (promedio)	29,604	28,943	2.3%	40,925	-27.7%
Número Total de Empleados (al cierre)	29,700	28,414	4.5%	40,746	-27.1%
<b>Pasajeros</b>					
ASKs (millones)	25,913	13,657	89.7%	37,989	-31.8%
RPKs (millones)	20,855	8,945	133.1%	31,979	-34.8%
Pasajeros Transportados (miles)	14,350	7,343	95.4%	18,174	-21.0%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	80.5%	65.5%	15.0 pp	84.2%	-3.7 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	7.1	5.6	28.3%	6.8	4.8%
Ingresos por ASK (US Centavos)	5.7	3.6	57.6%	5.7	0.6%
<b>Carga</b>					
ATKs (millones)	1,430	1,119	27.7%	1,604	-10.9%
RTKs (millones)	836	731	14.2%	899	-7.1%
Toneladas Transportadas (miles)	215	192	11.9%	215	0.1%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	58.4%	65.3%	-6.9 pp	56.0%	2.4 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	51.5	47.2	9.2%	29.3	75.9%
Ingresos por ATK (US Centavos)	30.1	30.8	-2.3%	16.4	83.7%

## LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 31 de marzo 2022	Al 31 de diciembre 2021	Al 31 de diciembre 2019
<b>Activos</b>			
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.178.908	1.046.835	1.072.579
Otros activos financieros, corrientes	118.123	101.138	499.504
Otros activos no financieros, corrientes	159.046	108.368	313.449
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.020.882	902.672	1.244.348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	1.666	724	19.645
Inventarios corrientes	338.246	287.337	354.232
Activos por impuestos, corrientes	51.711	41.264	29.321
<b>Activos corrientes distintos de activos mantenidos para la venta</b>	<b>2.868.582</b>	<b>2.488.338</b>	<b>3.533.078</b>
Activos no corrientes mantenidos para la venta	149.334	146.792	485.150
<b>Total activos corrientes</b>	<b>3.017.916</b>	<b>2.635.130</b>	<b>4.018.228</b>
Otros activos financieros, no corrientes	17.238	15.622	46.907
Otros activos no financieros, no corrientes	146.693	125.432	204.928
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.291	12.201	4.725
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.162.655	1.018.892	1.448.241
Plusvalía	-	-	2.209.576
Propiedades, planta y equipos	9.576.603	9.489.867	12.919.618
Activos por impuestos diferidos	26.324	15.290	235.583
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>10.941.804</b>	<b>10.677.304</b>	<b>17.069.578</b>
<b>Total activos</b>	<b>13.959.720</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>
<b>Patrimonio y Pasivos</b>			
Otros pasivos financieros, corrientes	4.926.472	4.453.451	1.885.660
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	5.213.745	4.860.153	2.222.874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	725.508	661.602	56
Otras provisiones, corrientes	29.737	27.872	5.206
Pasivos por impuestos, corrientes	676	675	11.925
Otros pasivos no financieros, corrientes	2.436.189	2.332.576	2.835.221
<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>13.332.327</b>	<b>12.336.329</b>	<b>6.960.942</b>
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.068.693	5.948.702	8.530.418
Otras cuentas por pagar, no corrientes	373.228	472.426	619.110
Otras provisiones, no corrientes	821.947	712.581	286.403
Pasivos por impuestos diferidos	384.835	341.011	616.803
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	64.427	56.233	93.570
Otros pasivos no financieros no corrientes	474.328	512.056	851.383
<b>Total pasivos no corrientes</b>	<b>8.187.458</b>	<b>8.043.009</b>	<b>10.997.687</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>21.519.785</b>	<b>20.379.338</b>	<b>17.958.629</b>
Capital emitido	3.146.265	3.146.265	3.146.265
Ganancias (pérdidas) acumuladas	-9.221.179	-8.841.106	352.272
Acciones propias en cartera	-178	-178	-178
Otras reservas	-1.477.059	-1.361.529	-367.577
<b>Patrimonio atribuible al controlador</b>	<b>-7.552.151</b>	<b>-7.056.548</b>	<b>3.130.782</b>
Participaciones no controladoras	-7.914	-10.356	-1.605
<b>Total patrimonio</b>	<b>-7.560.065</b>	<b>-7.066.904</b>	<b>3.129.177</b>
<b>Total pasivos y patrimonio</b>	<b>13.959.720</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 31 de marzo, 2022	Al 31 de marzo, 2021	Al 31 de marzo, 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	2.011.561	914.899	2.536.205
Otros cobros por actividades de operación	20.936	16.517	27.027
<b>Clases de pagos</b>			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	-1.646.167	-817.439	-1.739.695
Pagos a y por cuenta de los empleados	-286.876	-249.125	-504.940
Otros pagos por actividades de operación	-74.758	-31.634	-51.345
Impuestos a las ganancias pagados	-4.777	-16.890	-12.719
Otras entradas (salidas) de efectivo	-23.816	-15.636	-27.988
<b>Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación</b>	<b>-3.897</b>	<b>-199.308</b>	<b>226.545</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	290	-	728.847
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	-314	-82	-824.446
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	-	-	274
Compras de propiedades, planta y equipo	-88.890	-25.296	-181.826
Compras de activos intangibles	-8.505	-9.044	-18.504
Intereses recibidos	173	5.378	7.730
Otras entradas (salidas) de efectivo	-	-83	-597
<b>Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión</b>	<b>-97.246</b>	<b>-29.127</b>	<b>-288.522</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>			
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	-	-	594.354
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	277.758	-	-
Préstamos de entidades relacionadas	22.242	-	-
Reembolsos de préstamos	-60.698	-18.241	-306.081
Pagos de pasivos por arrendamientos	-6.002	-61.956	-94.136
Dividendos pagados	-	-	-
Intereses pagados	-18.078	-41.187	-100.919
Otras entradas (salidas) de efectivo	-433	-3.415	27.246
<b>Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>	<b>214.789</b>	<b>-124.799</b>	<b>120.464</b>
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	113.646	-353.234	58.487
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	18.427	-12.175	-15.803
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	132.073	-365.409	42.684
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL AÑO</b>	<b>1.046.835</b>	<b>1.695.841</b>	<b>1.081.642</b>
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO</b>	<b>1.178.908</b>	<b>1.330.432</b>	<b>1.124.326</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 31 de marzo 2022	Al 31 de diciembre 2021	Al 31 de diciembre 2019
<b>Total Activos</b>	<b>13.959.720</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>
Total Pasivos	21.519.785	20.379.338	17.958.629
Total Patrimonio*	-7.560.065	-7.066.904	3.129.177
<b>Total Pasivos &amp; Patrimonio</b>	<b>13.959.720</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>
<b>Deuda</b>			
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo	6.774.917	6.246.662	5.462.684
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	1.201.820	1.189.182	1.730.843
<b>Deuda Financiera Total</b>	<b>7.976.737</b>	<b>7.435.844</b>	<b>7.193.527</b>
Pasivos por arrendos	3.011.381	2.960.638	3.172.157
<b>Deuda Total</b>	<b>10.988.118</b>	<b>10.396.482</b>	<b>10.365.684</b>
Caja y valores negociables	-1.179.298	-1.047.182	-1.459.248
<b>Deuda Neta Total</b>	<b>9.808.820</b>	<b>9.349.300</b>	<b>8.906.436</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

## Principales Ratios Financieros

	Al 31 de marzo 2022	Al 31 de diciembre 2021	Al 31 de diciembre 2019
Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses	19,2%	20,5%	14,0%
Deuda bruta (US\$ miles)	10.988.118	10.396.482	10.365.684
Deuda bruta / EBITDA (12 meses)	nm	nm	4,7
Deuda neta (US\$ miles)	9.808.820	9.349.300	8.906.436
Deuda neta / EBITDA (12 meses)	nm	nm	4,0

## LATAM Airlines Group S.A.

## Flota consolidada

	Al 31 de marzo, 2022		
	Aviones en Propiedad, Planta y Equipo	Arrendamientos operativos en balance bajo NIIF 16	Total
<b>Flota Pasajeros</b>			
Boeing 767-300 ER	15	-	15
Boeing 777-300 ER	4	6	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	2	16	18
Airbus A319-100	43	1	44
Airbus A320-200	88	39	127
Airbus A320- Neo	-	12	12
Airbus A321-200	19	30	49
<b>TOTAL</b>	<b>175</b>	<b>110</b>	<b>285</b>
<b>Flota Carga</b>			
Boeing 767-300F	12	1	13
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>13</b>
<b>TOTAL FLOTA EN OPERACIÓN</b>	<b>187</b>	<b>111</b>	<b>298</b>
<b>Subarriendos</b>			
Boeing 767-300F	1	-	1
<b>TOTAL SUBARRIENDOS</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>188</b>	<b>111</b>	<b>299</b>