

## LATAM REPORTA RESULTADO OPERACIONAL POSITIVO Y CUARTO TRIMESTRE CONSECUTIVO DE EBITDAR POSITIVO TRAS SU SALIDA DE CAPÍTULO 11

Santiago, Chile, 8 de noviembre de 2022 – LATAM Airlines Group S.A. (IPSASSE: LTM) anuncia hoy sus resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 30 de septiembre 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 los valores se han presentado de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (International Financial Reporting Standards – IFRS), en dólares estadounidenses. Para facilitar su presentación, ciertos porcentajes y montos en dólares estadounidense, pesos chilenos y real brasileño contenidos en este reporte, han sido redondeados. Cualquier discrepancia entre los montos totales y la suma de los importes indicados en cualquiera de las tablas se debe a este redondeo. El tipo de cambio promedio entre el Real y el Dólar en el trimestre fue de R\$ 5,24 /US\$ 1,00.

### HITOS

- El 3 de noviembre de 2022, el grupo LATAM salió exitosamente del Capítulo 11, concluyendo un desafiante proceso de reorganización que empezó el 26 de mayo de 2020, en medio de los efectos sin precedentes del COVID-19 sobre la industria aeronáutica en el mundo entero. Durante el proceso, LATAM trabajó de cerca con sus acreedores, accionistas y distintos grupos de *stakeholders* para preservar la continuidad operacional de la Compañía, reducir su deuda bruta en aproximadamente US\$3.600 millones (-35%), y lo más importante, implementar iniciativas de reestructuración que asegurarán su liderazgo y competitividad en la región. A la fecha de publicación, LATAM salió de Capítulo 11 con más de US\$2.200 millones de liquidez (más de US\$1.100 millones en caja y US\$1.100 millones en líneas de créditos rotativas no giradas), US\$10.300 millones de capital adicional emitido y US\$6.800 millones en deuda. Tras la salida del Capítulo 11, la compañía convocó a Junta Extraordinaria de Accionistas (JEA) el 15 de noviembre, instancia en la cual el nuevo Directorio será electo.
- Las operaciones de LATAM continuaron mostrando una sólida recuperación trimestre contra trimestre, con la capacidad consolidada del grupo alcanzando 81% de los niveles de 2019 durante el período, lo que se compara con una recuperación del 72,6% en el segundo trimestre de 2022. Los mercados domésticos se han recuperado casi al 100% comparado con los niveles pre-pandemia y los segmentos internacional y corporativo han mostrado un fuerte repunte en los meses recientes. En términos de capacidad, en septiembre, las filiales de habla hispana y la filial de Brasil operaron al 84,0% y 103,9% de los niveles de 2019 (medido en ASKs), respectivamente, mientras que la operación internacional alcanzó un 68,7% de los niveles de 2019. Adicionalmente, el grupo ha retomado progresivamente la mayoría de los destinos volados en 2019 y ha abierto nuevas rutas en sus mercados más rentables. En septiembre de 2022, el grupo operó un total de 142 destinos, lo que se compara con 145 destinos volados en diciembre de 2019.
- Durante el trimestre, los ingresos operacionales totales (incluyendo otros ingresos de actividades operacionales) registraron US\$2.587 millones, en línea con los niveles de 2019 (-2,9%), y 97% por sobre el mismo período de 2021. Los costos operacionales ajustados alcanzaron US\$2.524 millones (+5,3% versus 2019), mayormente explicado por un aumento en el precio del *jet fuel* durante el trimestre como resultado de un aumento de 88,4% comparado con el mismo trimestre de 2019. Notoriamente, el CASK de Pasajeros ex-fuel (excluyendo costos de carga y doble contabilidad no-caja de flota PBH) se situó en US\$4,0 centavos, por debajo de los niveles de 2019 (-3,1%) a pesar de las presiones inflacionarias durante el período. Lo anterior estuvo acompañado por un aumento de 14,2% en los *yields* versus 2019, reflejando el *pass-through* del precio del combustible a los *yields* y una sólida demanda por viajes aéreos.
- En el tercer trimestre, el EBITDAR ajustado de LATAM alcanzó US\$399,4 millones, marcando el cuarto trimestre consecutivo de EBITDAR positivo reportado por el grupo. Además, de acuerdo al último Reporte Mensual Operacional (“MOR” por sus siglas en inglés), LATAM registró un margen operacional positivo de 6,9% en septiembre, reafirmando el resultado operacional positivo del trimestre. Principalmente debido a costos asociados con el proceso de reorganización de Capítulo 11, incluyendo ciertos costos asociados con el financiamiento debtor-in-possession (DIP) existente en ese entonces, la compañía reportó una pérdida neta atribuible a los propietarios de

la controladora de US\$296,0 millones durante el trimestre, comparado a una ganancia neta de US\$86,3 millones en 2019.

- Adicionalmente, el 30 de septiembre de 2022, el grupo LATAM y Delta Air Lines recibieron la aprobación del Departamento de Transporte de los EE.UU. ("DOT" por sus siglas en inglés) a su Joint Business Agreement. Esto marcó el último hito de una serie de aprobaciones regulatorias en Latinoamérica y los Estados Unidos, lo cual despeja el camino para la implementación de una alianza comercial entre dos aerolíneas líderes en los Estados Unidos/Canadá y Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú y Uruguay. El acuerdo permitirá a Delta Air Lines y LATAM conectar América con más de 300 destinos entre ambas regiones, y facilitar su nivel de cooperación en términos de capacidad, programación y *pricing* en los negocios de pasajeros y carga.
- En virtud de una emisión de financiamiento de deuda en el contexto de la salida de LATAM del Capítulo 11, luego del cierre de trimestre, el 11 de octubre de 2022, LATAM anunció que fijó el precio de una oferta de US\$450 millones de bonos senior garantizados a 5 años con vencimiento en 2027 con un cupón de 13,375% y US\$700 millones de bonos senior garantizados a 7 años con vencimiento en 2029 con un cupón de 13,375%. Adicionalmente, la Compañía fijó el precio de un Financiamiento a Plazo de US\$1.100 millones con una tasa de interés luego de la salida de Capítulo 11 de ABR + 8,50% o tasa SOFR a Plazo Ajustado + 9,50%, a elección de LATAM. Este Financiamiento a Plazo y el bono de 5 años, los cuales representan más de la mitad del financiamiento de salida de la Compañía, podrán ser repagados a partir del año tres. En su totalidad, este financiamiento de US\$2.250 millones permitió a LATAM obtener los fondos necesarios para repagar el financiamiento DIP existente en ese entonces, y fue un hito clave necesario para su salida de Capítulo 11.
- También en contexto del proceso de Capítulo 11 de LATAM, en conexión con las obligaciones bajo el Acuerdo de Soporte a la Reestructuración ("RSA" por sus siglas en inglés), el 30 de agosto LATAM publicó una versión actualizada de su plan de negocios. Esta versión contiene proyecciones financieras a 5 años hacia 2027. Para 2024, el grupo proyecta operaciones de pasajeros medidas en ASKs similares a 2019, no obstante con un *stage length* más corto, y espera superar los niveles de 2019 de ingresos totales en 2023.

## COMENTARIOS DE LA GERENCIA - RESULTADOS TERCER TRIMESTRE 2022

La exitosa salida de LATAM del Capítulo 11 el pasado 3 de noviembre de 2022, marcó el fin de un proceso de más de 2,5 años, resultando en una de las transformaciones más significativas del grupo a la fecha. La reorganización ha sido una prioridad para la administración de LATAM durante este periodo completo, y en la última parte del tercer trimestre en particular, LATAM estuvo enfocado en llevar a cabo distintos pasos clave para implementar el plan de reorganización de la Compañía. Este incluyó facilitar un período de elección de acreedores para los pagos del plan, implementando un período de suscripción preferente de distintos instrumentos para los accionistas, y la obtención de financiamiento de salida de US\$2,25 mil millones necesario para la ejecución del plan de reorganización. A su vez, LATAM continuó progresando en su recuperación operacional y regreso a la rentabilidad, en un contexto de sólida demanda por transporte aéreo.

"Esto marca un hito increíblemente importante para LATAM, ya que el grupo emerge de su proceso de Capítulo 11 y empieza una nueva etapa para seguir siendo el primer grupo aéreo de Sudamérica", afirmó Roberto Alvo, CEO de LATAM. "Hemos logrado mucho desde un punto de vista financiero y organizacional durante los pasados 30+ meses, reduciendo la deuda en 35% aproximadamente, implementando más de US\$1.000 millones en iniciativas recurrentes de ahorro de costos, llevando adelante una transformación digital y realizando avances importantes de largo plazo en sostenibilidad. Nada de esto hubiese sido posible sin el arduo trabajo y sacrificio de los empleados de LATAM y el apoyo de nuestros clientes, proveedores, financistas, y *stakeholders*".

Con las mejoras estructurales realizadas tras el proceso de reorganización, LATAM seguirá adelante como un actor incluso más fuerte en la región, con una estructura de capital y de costos óptima que le permitirán enfrentar los desafíos

que la industria y/o el entorno macroeconómico puedan traer. Por tercer año consecutivo, LATAM fue reconocido como la Mejor Aerolínea de Sudamérica por Skytrax y por séptimo año consecutivo por los World Travel Awards, reafirmando el continuo foco de LATAM en sus clientes y propuesta de valor. La red de LATAM de 142 destinos al 30 de septiembre de 2022 es incomparable en Sudamérica y sigue creciendo, reforzado por una estructura de costos mejorada que permite que las nuevas rutas sean más rentables. Por su parte, LATAM Airlines Brasil sigue expandiendo sus operaciones y ha incorporado 10 nuevos destinos (incluyendo Sinop, Montes Claros, Juiz de Fora y Caxias do Sul) que no operaba previo a la pandemia, y el grupo planea operar 36 nuevas rutas en 2023.

LATAM también sigue trabajando en su estrategia de sostenibilidad “Un Destino Necesario”. El grupo está comprometido a eliminar los plásticos de un solo uso de sus operaciones en 2023 y, recientemente, reportó una reducción de 75% en su uso. Durante el trimestre, LATAM lanzó un nuevo servicio a bordo en cabina *economy*, el cual ayudará a eliminar 1.200 toneladas de plásticos de un solo uso, reemplazándolos con bambú, bandejas reutilizables y otros productos de papel.

Adicionalmente, LATAM lanzó la campaña “Baltra, libre de plásticos” de la mano del Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica de Ecuador y el Aeropuerto Ecológico de Galápagos, reforzando el programa Avión Solidario y el compromiso del grupo con la conservación de ecosistemas estratégicos mediante la eliminación de plásticos en las Islas Galápagos. Durante el trimestre, el grupo también expandió su programa de embajadores de sostenibilidad en Brasil e incorporó 400 empleados a la iniciativa, lo que permitirá a LATAM seguir desarrollando su estrategia de sostenibilidad en la región e implementar acciones que movilicen el cambio cultural en la compañía de manera transversal.

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

En el tercer trimestre, los ingresos operacionales totales de LATAM alcanzaron US\$2.587 millones, situándose en línea con las cifras pre-pandemia y representando una disminución de 2,9% comparado con 2019. Esto es explicado mayormente por una caída de 8,3% en los ingresos de pasajeros versus 2019, a medida que las operaciones siguen recuperándose pero aún se mantienen por debajo de los niveles pre-pandemia, alcanzando un nivel de 81% (medido en ASKs) versus el mismo período de 2019. Durante el trimestre, las filiales de LATAM cargo siguieron mostrando un buen rendimiento, con ingresos por US\$412,5 millones (63,9% sobre los niveles de 2019). Como resultado, los ingresos de pasajeros y carga representaron 82,9% (+5,9 p.p. vs 2T22) y 15,9% (-4,9 p.p. vs 2T22) de los ingresos operacionales totales del trimestre, respectivamente.

Los **ingresos de pasajeros** durante el período más que se duplicaron comparado con 2021 (+134,6%), siguiendo un incremento anual de 79,8% en la demanda (medido en RPKs) y un aumento de 30,5% en los *yields*. Esto representó una caída de 8,3% comparado con 2019, principalmente explicado por una disminución de 19,7% en tráfico (medido en RPKs) pero también parcialmente compensado por un aumento de 14,2% en *yields* durante el trimestre versus 2019 debido a la fuerte demanda, mayores precios de combustible y una recuperación notoria en los segmentos internacional y corporativo. En términos de capacidad, el grupo continuó mostrando una recuperación trimestre-contratrimestre positiva, con los ASKs totales alcanzando 81% de los niveles de 2019, comparado con 72,6% durante el segundo trimestre de 2022. Además, el grupo ha sido capaz de incrementar sus operaciones manteniendo, al mismo tiempo, un factor de ocupación saludable de 82,9% (-0,7 p.p. versus 2019), particularmente en las operaciones internacionales, donde el factor de ocupación del grupo alcanzó 84,5% durante el trimestre (-0,7 p.p. versus 2019)

Los **ingresos de carga** crecieron 14,1% comparado con 2021, principalmente explicado por un aumento en la capacidad carguera dedicada operada por LATAM luego de la incorporación de nuevos cargueros convertidos, lo que ha llevado a un aumento de 23,6% interanual en la demanda de carga (medido en RTKs). Comparado con el contexto pre-pandemia, los ingresos superaron el mismo período de 2019 por 63,9%, hasta US\$413 millones. Este resultado se explica

principalmente por la recuperación de las operaciones internacionales y el continuo sólido rendimiento de la flota carguera dedicada del grupo, la cual fue incrementada en dos cargueros convertidos adicionales entregados durante el tercer trimestre. Como resultado, y por la primera vez desde el inicio de la pandemia, la capacidad carguera consolidada del grupo (medido en ATKs) superó los niveles de 2019 pre-pandemia (+2%), representando un aumento de 37,8% versus el mismo período de 2021. A medida que la oferta de la industria carguera aérea se mantiene saludable, los *yields* durante el período aumentaron 55,9% versus 2019, mientras que el factor de ocupación registró un incremento de 1,6 p.p. en comparación con 2019.

**Otros ingresos** alcanzaron US\$29,6 millones, lo que representa una caída de 59,5% comparado con 2019, mayormente debido a menores ingresos de arriendo de aeronaves a terceros. Durante el tercer trimestre de 2022, LATAM no subarrendó aeronaves a terceros, en comparación a siete aviones subarrendados durante el tercer trimestre de 2019. Adicionalmente, a medida que los viajes internacionales se han recuperado más lento que los domésticos, ciertos ingresos de hoteles y reservaciones de tours de LATAM Travel se han visto reducidos.

Los **costos operacionales ajustados** durante el trimestre registraron US\$2.524.3 millones, representando un aumento de 5,3% versus el mismo período de 2019, lo que se explica, en mayor medida, por el incremento en el precio del *jet fuel* durante 2022, reflejado como un aumento de 54,8% en la línea de costos de combustible durante el trimestre. A pesar de lo anterior, las iniciativas de costos implementadas durante el proceso de reorganización de la Compañía están reflejadas en distintas líneas de costos tales como: salarios y beneficios (-32,4% vs mismo período de 2019), depreciación y amortización (-19,3% vs 3T19) y otros gastos operacionales (-21,7% vs 3T19). Las variaciones en los costos operacionales ajustados del trimestre se debieron principalmente a:

- **Salarios y beneficios** disminuyeron 32,4% versus 2019. Esto está alineado con la reducción de 24,5% en la dotación promedio en comparación con el mismo trimestre de 2019. Además, en 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 54,8% comparado con 2019, tras el aumento de 88,4% en el precio del combustible en promedio (excluyendo coberturas) durante el trimestre versus mismo período de 2019. Este efecto estuvo parcialmente compensado por una caída de 16,4% en el consumo total de combustible durante el período debido a los niveles reducidos de operación (versus el contexto pre-pandémico). Al 30 de septiembre de 2022, LATAM reconoció una ganancia de US\$15,9 millones asociada a contratos de cobertura, lo que se compara con una ganancia de US\$5,8 millones durante el mismo período de 2021.
- **Comisiones pagadas a agentes** disminuyó 21,7% comparado con el mismo trimestre de 2019, en línea con una reducción de 8,3% en los ingresos de pasajeros en relación con el 2019, además de una mayor proporción de ventas de tickets domésticos, los cuales implican menores comisiones a agentes.
- **Depreciación y amortización** disminuyó un 19,3% versus 2019, mayormente explicado por la reducción de LATAM en su flota y otras negociaciones implementadas durante el proceso de reorganización (en particular, rechazos de aeronaves *wide body* y la flota A350). Como resultado, la flota del grupo se ha reducido desde 332 aeronaves al final del tercer trimestre de 2019 a 301 aeronaves al 30 de septiembre de 2022.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 5,9% comparado con 2019, derivado de la reducción en las operaciones.
- **Gastos de servicio a pasajeros** se redujo 22,7% versus 2019, principalmente explicado por la reducción de 11,5% en el número total de pasajeros transportados durante el trimestre. Lo anterior estuvo influenciado por el tipo de vuelos operados por el grupo y la recuperación de las operaciones internacionales, las cuales ofrecen servicios a bordo de catering más intensivos que los vuelos domésticos, y siguen aún mostrando un rezago en comparación a las operaciones domésticas.
- **Arriendo de aviones**, correspondientes a los contratos de pago variable de flota (PBH) de LATAM, alcanzó US\$32,9 millones, representando una reducción de US\$40,9 millones comparado con el segundo trimestre de 2022. Esto estuvo largamente explicado por la expiración de la mayoría de los contratos PBH de aeronaves *narrow-body* hacia

el final del segundo trimestre de 2022. Cabe mencionar que diversos contratos PBH de aeronaves *wide-body* se mantendrán en efecto hasta 2024. 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>.

- **Gastos de mantenimiento** alcanzaron US\$138,5 millones, correspondiente a un aumento de 32,5% versus 2019, basado en mayores costos unitarios producto de las presiones inflacionarias a nivel global y un aumento en las operaciones proyectadas del grupo. Tal como fue ilustrado en el plan de negocios de LATAM a cinco años, se espera que durante el año los gastos de mantenimiento se mantengan sobre los niveles pre-pandemia de 2019 debido a la puesta al día de tareas rezagadas y costos asociados con el retorno de las aeronaves a servicio, nuevas incorporaciones mientras las operaciones siguen recuperándose, y un aumento en las operaciones de carga.
- **Otros gastos operacionales** cayeron 21,7% en comparación con 2019, principalmente debido a reversos contables asociados con provisiones de incobrables, regularización de portafolio, costos legales e impuestos bancarios.

### Resultado no-operacional ajustado

- **Ingresos financieros** alcanzaron US\$24,3 millones en el trimestre, representando un aumento de US\$20,2 millones en comparación al mismo trimestre de 2019, mayormente explicado por intereses relacionados con devolución de impuestos reconocidos durante el trimestre.
- **Gastos financieros** aumentaron 64,3% hasta US\$239,6 millones durante el trimestre comparado con 2019. Este aumento estuvo principalmente explicado por el contrato de financiamiento DIP de LATAM y ciertos incrementos en las tasas de interés que el mercado está experimentando actualmente, siguiendo un aumento de 1,5% en la curva SOFR durante el trimestre. Al 30 de septiembre de 2022, el entonces existente financiamiento DIP, el cual entró en efecto el 8 de abril de 2022, había aumentado la deuda de LATAM en US\$2.750 millones y había generado un aumento de los intereses devengados en aproximadamente US\$125 millones.
- Bajo **Otros ingresos (Costos) ajustado** la Compañía registró gastos por US\$223,5 millones durante el trimestre, comparado con gastos por US\$72,3 millones en 2019. Esto es principalmente debido a gastos asociados con el proceso de reorganización por US\$182,3 millones, además de pérdidas de tipo de cambio de US\$37,6 millones debido a la depreciación del peso chileno y el real brasileño.

La **pérdida neta** atribuible a los propietarios de la controladora en el trimestre alcanzó US\$296,0 millones, mayormente explicada por costos asociados con el financiamiento DIP de la Compañía y los costos de reorganización mencionados anteriormente registrados bajo Otros ingresos (costos) ajustado. Esto se compara con una ganancia de US\$86,3 millones en el mismo período de 2019.

### FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

Al cierre del trimestre, la deuda financiera de LATAM alcanzó US\$8,49 mil millones, un aumento de US\$68 millones en comparación al trimestre anterior. Notablemente, luego de la salida de Capítulo 11, el grupo ha sido capaz de reducir su deuda bruta a aproximadamente US\$6.800 millones, representando una caída de 35% desde el monto antes del *filing*.

LATAM también reportó US\$897,5 millones en efectivo y equivalentes de efectivo y ciertas inversiones de alta liquidez contabilizadas en otros activos financieros corrientes. A la fecha de salida de Capítulo 11, LATAM reportó una liquidez

<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 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.

mayor a US\$2.200 millones, con más de US\$1.100 millones en caja, además de dos líneas de crédito rotativas no giradas (“RCF”), una por US\$500 millones y otra de US\$600 millones.

Nuevamente, la Compañía registro un flujo de caja positivo procedente de actividades operacionales en la cantidad de US\$230,9 millones durante el trimestre, mayormente como resultado de la fuerte demanda de transporte aéreo y las iniciativas de costos implementadas por el grupo en virtud de su proceso de reorganización.

Con respecto a la cobertura de combustible, 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 30 de septiembre de 2022 se muestran en la siguiente tabla:

	4Q22	1Q23	2Q23	Q323
<b>Posiciones de cobertura</b>				
Consumo estimado de combustible	24%	18%	20%	3%

## HITOS CAPÍTULO 11

El pasado 3 de noviembre de 2022, LATAM y dichas filiales emergieron de sus procedimientos de Capítulo 11 como un grupo más eficiente y más competitivo en costos, con una reducción de deuda de aproximadamente US\$3.600 millones y sobre US\$2.200 millones en liquidez. LATAM y sus filiales en Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Estados Unidos solicitaron protección voluntaria bajo el Estatuto de reorganización financiera del Capítulo 11 de EEUU en mayo de 2020, con la filial brasilera de LATAM adhiriéndose al proceso en julio del mismo año. El proceso de reorganización entregó a LATAM la oportunidad de trabajar con sus acreedores y *stakeholders* para reducir la deuda, acceder a nuevas fuentes de financiamiento, y continuar sus operaciones, mientras el grupo adapta su negocio a la nueva realidad.

Para emerger del proceso de Capítulo 11, LATAM implementó un aumento de capital de US\$10.300 millones, compuesto de emisión de nuevas acciones (“ERO” por sus siglas en inglés) por US\$800 millones y la emisión de tres clases de bonos convertibles por aproximadamente US\$9.500 millones (como se describió en el plan de reorganización de LATAM). Parte de la suscripción de los bonos convertibles consideró la dación en pago de acreencias y otra parte la inyección de nuevos fondos, al igual que el ERO. En total, el proceso consideró una inyección de patrimonio en efectivo de US\$5.400 millones.

El 12 de octubre de 2022, LATAM concluyó el período de opción preferente de la emisión de nuevas acciones y bonos convertibles. El 13 de octubre de 2022, tomó lugar y concluyó una segunda ronda de suscripción para el ERO. De una colocación total de 73.809.875.794 nuevas acciones para el ERO, 42.460.487.574 nuevas acciones fueron suscritas por los accionistas de LATAM durante el primer período de opción preferente de 30 días (el “POP”) y la segunda ronda de un día, correspondiente a 57,5% de la colocación total.

Con respecto a los bonos convertibles, durante el período de opción preferente, un total de 17.868 Bonos Convertibles Serie A; 636.975.241 Bonos Convertibles Serie B; y 83.777 Bonos Convertibles Serie C fueron suscritos por los accionistas. Adicionalmente, LATAM informó el resultado de la elección de los acreedores no garantizados de la controladora con respecto a los Bonos Convertibles Serie C, los cuales requerían suscripción con nuevos fondos. En ese aspecto, los acreedores no soportantes suscribieron 36.215.217 Bonos Convertibles Serie C.

Tal como se presentó en el plan de reorganización de LATAM, ciertos accionistas soportantes (Delta Air Lines, Qatar Airways y el Grupo Cueto) financiaron el remanente de los Bonos Convertibles Serie B que no fueron suscritos por los accionistas durante el período preferente. Además, ciertos acreedores soportantes (el Grupo Evercore y ciertos tenedores de bonos locales) financiaron el remanente de acciones y Bonos Convertibles Serie C que no fueron suscritos por los accionistas durante el período preferente, o por otros acreedores en contexto del procedimiento de Capítulo 11.

El plan de reorganización de LATAM, el cual ha sido ya implementando, fue confirmado por el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos el 18 de junio de este año, y obtuvo el respaldo de aproximadamente 90% de los acreedores de las clases afectadas en monto en dólares. Subsecuentemente, la nueva estructura de capital presentada en el plan de reorganización fue aprobada por 99,8% de las acciones de la Compañía presentes en la Junta de Accionistas Extraordinaria ocurrida el 5 de julio.

Para obtener liquidez durante su proceso de Capítulo 11, LATAM aseguró un financiamiento DIP (*Debtor In Possession*) para asegurar la continuidad operacional durante el procedimiento entero. Inicialmente, un financiamiento DIP de US\$2.450 millones fue aprobado el 19 de septiembre de 2020. Luego, el 18 de octubre de 2021, la corte aprobó un tramo adicional del financiamiento DIP (Tramo B) por US\$750 millones, dando acceso a LATAM a un total de US\$3.200 millones.

El 8 de abril de 2022, LATAM suscribió una propuesta de financiamiento DIP refundada y modificada, la cual refinanció y reemplazó el financiamiento DIP inicial con reducciones en tarifas e intereses, y consideró US\$3.700 millones de financiamiento en dos tramos adicionales, Tramo A y Tramo C. En esa misma fecha, se realizó el primer giro de dicho contrato DIP por un total de US\$2.750 millones, asignado a refinanciar completamente el contrato DIP anterior. Al 30 de septiembre de 2022, la Compañía tenía acceso a US\$950 millones de fondos no girados del financiamiento DIP. El detalle de los fondos girados y disponibles por tramo se describe en la siguiente tabla:

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

Luego del cierre del trimestre, el 12 de octubre de 2022, la Compañía pagó en su totalidad el financiamiento DIP modificado suscrito anteriormente el 8 de abril de 2022, con los fondos obtenidos de la nueva deuda emitida por la Compañía como financiamiento de salida del Capítulo 11, además de la emisión de un nuevo financiamiento Junior DIP de US\$1.145,7 millones (y aportado por un grupo ad hoc de acreedores de LATAM representados por Evercore, Delta Air Lines, Lozuy S.A., Costa Verde Aeronáutica y QA Investments). Finalmente, luego de su salida de Capítulo 11 el 3 de noviembre de 2022, la Compañía repagó en su totalidad el Junior DIP en dicha Fecha Efectiva con los fondos obtenidos del aumento de capital realizado en virtud de su plan de reorganización, el cual incluyó nuevos fondos a través de la emisión de nuevas acciones por US\$800 millones y los nuevos fondos provenientes de los bonos convertibles por US\$4.642 millones aproximadamente. En la Fecha Efectiva, cierta parte del financiamiento de salida del Capítulo 11, el cual fue inicialmente contraído por LATAM durante la vigencia de los casos del Capítulo 11 como financiamiento DIP, fue convertida en financiamiento de salida.

La salida de LATAM del Capítulo 11 también requería el pago de bonos internacionales, la línea de crédito rotativa (RCF) existente, el financiamiento de motores ("SEF" por sus siglas en inglés), el financiamiento Junior DIP, y tarifas relacionadas con materias profesionales, de acuerdos soportantes y de financiamiento, entre otras. Además, otras reclamaciones presentadas durante el proceso de Capítulo 11 del grupo han sido repagadas de acuerdo al plan de reorganización de la compañía, o tienen hasta 10 días hábiles para ser pagadas luego de la Fecha Efectiva del plan.

La nueva acción ordinaria, resultante del aumento de capital de LATAM de US\$800 millones y la conversión de aproximadamente US\$9.500 millones de bonos convertibles, transará libremente en la Bolsa de Comercio de Santiago con el mismo ticker o símbolo "LTM". Estos instrumentos fueron vendidos de acuerdo a las exenciones de registro con la SEC, y por lo tanto, podrían ser valores restringidos durante un período de tiempo en los Estados Unidos. El actual programa de ADR de la compañía, con JPMorgan como banco depositario, se mantendrá hasta nuevo aviso con los libros cerrados para emisiones y abiertos para cancelaciones. Como fue informado anteriormente, como resultado del Capítulo 11, LATAM de-listó de la bolsa de Nueva York ("NYSE" por sus siglas en inglés) el programa de ADS, y actualmente, sus ADRs continúan transándose en el mercado *over the counter* bajo el ticker "LTMY".

La intención de la Compañía es re-listar sus acciones en la bolsa de Nueva York, sin embargo, esta se encuentra actualmente evaluando los tiempos para su ocurrencia y trabajando en determinar una fecha de lanzamiento apropiada, y se informará al mercado en cuanto se tenga información adicional.

## PLAN DE FLOTA DE LATAM

En contexto de su proceso de reorganización, LATAM implementó negociaciones significativas y favorables para reformular su flota, extender los períodos de pago variable, obtener pagos de arrendamiento más bajos y extender los períodos de pago. Al 30 de septiembre de 2022, la flota total del grupo eran 301 aeronaves, una reducción de 39 aeronaves desde la flota inicial de 340 aeronaves al comienzo de los procedimientos del Capítulo 11.

A la fecha de publicación, LATAM mantenía acuerdos de compromisos de flota con Boeing por dos 787 Dreamliner y con Airbus por 86 aeronaves de la familia A320-Neo. Los compromisos con Airbus incluyen la inclusión del modelo A321XLR, y fechas de entrega hasta 2029 (con opciones de compra para 13 aeronaves de la familia A320-Neo adicionales). Los aviones A321-Neo son un 20% más eficientes en consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub>, en comparación a la familia A320-Ceo, reforzando el compromiso de LATAM con una flota moderna y su estrategia de sostenibilidad hacia la carbono neutralidad en 2050.

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

Adicionalmente, el grupo ha firmado diversos contratos de arrendamiento para recibir un Boeing 787 el 2022, 14 Airbus de la familia A320 con entregas entre 2023 y 2024, y cinco Airbus A321XLR con entregas entre 2025 y 2026.

Finalmente, y como fue anunciado anteriormente, LATAM está llevando a cabo una expansión de su flota carguera dedicada, convirtiendo diez aeronaves de pasajeros B767 a cargueros hacia finales del 2023. A la fecha de publicación, cuatro cargueros ya han sido convertidos, mientras que las seis conversiones restantes ocurrirían entre 2023 y 2024. Además, la compañía ha firmado contratos para la venta de dos aviones cargueros en 2024, con lo que espera alcanzar una flota total de 20 cargueros en 2024.

## CONFERENCE CALL

LATAM publicó sus estados financieros relativos al periodo finalizado el 30 de septiembre de 2022 en la Comisión para el Mercado Financiero de Chile el día 8 de noviembre de 2022. Los estados financieros estarán disponibles en español e inglés en la página <http://www.latamairlinesgroup.net>. La compañía no realizará *conference call* luego de publicar los resultados, sin embargo, las *conference call* de resultados trimestrales se reiniciarán tras los resultados financieros del cuarto trimestre. Para consultas adicionales, por favor consultar al equipo de Investor Relations en [investorrelations@latam.com](mailto:investorrelations@latam.com)

### Acerca del Grupo LATAM:

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

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

LATAM Cargo Chile, LATAM Cargo Colombia y LATAM Cargo Brasil son las filiales de carga del grupo LATAM, las cuales además de contar con acceso a las bodegas de aviones de pasajeros de las filiales grupo, cuentan con una flota conjunta de 16 aeronaves cargueras, que aumentará de manera gradual hasta totalizar hasta 20 aeronaves de carga en 2024.

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 tercer trimestre de 2022 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
<b>INGRESOS</b>					
Pasajeros	2.145.387	914.582	134,6%	2.340.297	-8,3%
Carga	412.452	361.437	14,1%	251.691	63,9%
Otros ingresos, por función	29.580	37.602	-21,3%	73.112	-59,5%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>2.587.419</b>	<b>1.313.621</b>	<b>97,0%</b>	<b>2.665.100</b>	<b>-2,9%</b>
<b>COSTOS</b>					
Remuneraciones	(302.163)	(252.445)	19,7%	(446.772)	-32,4%
Combustible	(1.110.177)	(392.745)	182,7%	(717.320)	54,8%
Comisiones	(46.821)	(21.986)	113,0%	(59.800)	-21,7%
Depreciación y Amortización	(303.444)	(290.855)	4,3%	(375.841)	-19,3%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(292.139)	(193.898)	50,7%	(310.419)	-5,9%
Servicio a Pasajeros	(48.500)	(17.184)	182,2%	(62.734)	-22,7%
Arriendo de Aviones	(32.853)	(43.465)	-24,4%	-	n.m.
Mantenimiento	(138.511)	(206.319)	-32,9%	(104.551)	32,5%
Otros costos de operaciones	(249.687)	(373.950)	-33,2%	(318.774)	-21,7%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES AJUSTADO</b>	<b>(2.524.295)</b>	<b>(1.792.847)</b>	<b>40,8%</b>	<b>(2.396.211)</b>	<b>5,3%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL AJUSTADO</b>	<b>63.124</b>	<b>(479.226)</b>	<b>-113,2%</b>	<b>268.889</b>	<b>-76,5%</b>
<i>Margen Operacional Ajustado</i>	2,4%	-36,5%	38,9 pp	10,1%	-7,6 pp
Ingresos Financieros	24.263	3.019	703,7%	4.063	497,2%
Gastos Financieros	(239.631)	(206.130)	16,3%	(145.813)	64,3%
Otros Ingresos (Costos) Ajustado	(223.494)	(102.807)	117,4%	(72.319)	209,0%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>(375.738)</b>	<b>(785.144)</b>	<b>-52,1%</b>	<b>54.820</b>	<b>-785,4%</b>
Impuestos	79.252	90.994	-12,9%	32.202	146,1%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA</b>	<b>(296.486)</b>	<b>(694.150)</b>	<b>-57,3%</b>	<b>87.022</b>	<b>-440,7%</b>
Atribuible a:					
Propietarios de la controladora	(295.967)	(691.873)	-57,2%	86.265	-443,1%
Participaciones no controladoras	(519)	(2.277)	-77,2%	757	-168,6%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA atribuible a los propietarios de la controladora</b>	<b>(295.967)</b>	<b>(691.873)</b>	<b>-57,2%</b>	<b>86.265</b>	<b>-443,1%</b>
<i>Margen Neto atribuible a los propietarios de la controladora</i>	-11,4%	-52,7%	41,2 pp	3,2%	-14,7 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-21,1%	-11,6%	-9,5 pp	58,7%	-79,8 pp
EBITDA Ajustado	366.568	(188.371)	n.m.	644.730	-43,1%
<i>Margen EBITDA Ajustado</i>	14,2%	-14,3%	28,5 pp.	24,2%	-10,0 pp.
EBITDAR Ajustado	399.421	(144.906)	-375,6%	644.730	-38,0%
<i>Margen EBITDAR Ajustado</i>	15,4%	-11,0%	26,5 pp.	24,2%	-8,8 pp.

## LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financieros Consolidados para los nueve meses terminados en septiembre 2022 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para los nueve meses terminados el 30 de septiembre				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
<b>INGRESOS</b>					
Pasajeros	5.345.011	1.867.252	186,3%	6.527.954	-18,1%
Carga	1.305.979	1.076.820	21,3%	784.448	66,5%
Otros ingresos, por función	121.546	171.417	-29,1%	247.923	-51,0%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>6.772.536</b>	<b>3.115.489</b>	<b>117,4%</b>	<b>7.560.325</b>	<b>-10,4%</b>
<b>COSTOS</b>					
Remuneraciones	(876.050)	(718.895)	21,9%	(1.355.024)	-35,3%
Combustible	(2.809.655)	(925.822)	203,5%	(2.185.227)	28,6%
Comisiones	(117.332)	(52.203)	124,8%	(166.573)	-29,6%
Depreciación y Amortización	(879.148)	(852.865)	3,1%	(1.079.214)	-18,5%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(772.014)	(527.644)	46,3%	(936.644)	-17,6%
Servicio a Pasajeros	(118.811)	(48.503)	145,0%	(191.309)	-37,9%
Arriendo de Aviones	(176.136)	(58.510)	201,0%	-	n.m.
Mantenimiento	(438.796)	(412.004)	6,5%	(316.562)	38,6%
Otros costos de operaciones	(845.612)	(711.750)	18,8%	(938.567)	-9,9%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES AJUSTADO</b>	<b>(7.033.554)</b>	<b>(4.308.196)</b>	<b>63,3%</b>	<b>(7.169.120)</b>	<b>-1,9%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL AJUSTADO</b>	<b>(261.018)</b>	<b>(1.192.707)</b>	<b>-78,1%</b>	<b>391.205</b>	<b>n.m.</b>
<i>Margen Operacional Ajustado</i>	-3,9%	-38,3%	34,4 pp	5,2%	-9,0 pp
Ingresos Financieros	34.496	14.851	132,3%	16.263	112,1%
Gastos Financieros	(705.451)	(588.657)	19,8%	(426.058)	65,6%
Otros Ingresos (Costos) Ajustado	(358.237)	(796.897)	-55,0%	(37.342)	859,3%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>(1.290.210)</b>	<b>(2.563.410)</b>	<b>-49,7%</b>	<b>(55.932)</b>	<b>2206,7%</b>
Impuestos	88.185	663.312	-86,7%	22.928	284,6%
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA</b>	<b>(1.202.025)</b>	<b>(1.900.098)</b>	<b>-36,7%</b>	<b>(33.004)</b>	<b>3542,1%</b>
Atribuible a:					
Propietarios de la controladora	(1.199.239)	(1.892.377)	-36,6%	(36.626)	3174,3%
Participaciones no controladoras	(2.786)	(7.721)	-63,9%	3.622	n.m.
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA atribuible a los propietarios de la controladora</b>	<b>(1.199.239)</b>	<b>(1.892.377)</b>	<b>-36,6%</b>	<b>(36.626)</b>	<b>3174,3%</b>
<i>Margen Neto atribuible a los propietarios de la controladora</i>	-17,7%	-60,7%	43,0 pp	-0,5%	-17,2 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-6,8%	-25,9%	19,0 pp	-41,0%	34,2 pp
EBITDA Ajustado	618.130	(339.842)	n.m.	1.470.419	-58,0%
<i>Margen EBITDA Ajustado</i>	9,1%	-10,9%	20,0 pp.	19,4%	-10,3 pp.
EBITDAR Ajustado	794.266	(281.332)	-382,3%	1.470.419	-46,0%
<i>Margen EBITDAR Ajustado</i>	11,7%	-9,0%	20,8 pp.	19,4%	-7,7 pp.

## LATAM Airlines Group S.A.

## Datos Operacionales Consolidados

	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre					Para los nueve meses terminados el 30 de septiembre				
	2022	2021	% Change	2019	Var. %	2022	2021	septiembre Var. %	2019	Var. %
<b>Sistema</b>										
Costos por ASK (US Cent)	8,2	9,5	-13,6%	6,3	30,1%	8,6	10,0	-13,8%	6,5	32,6%
Costos por ASK ex fuel (US Centavos)	4,6	7,4	-38,0%	4,4	4,0%	5,2	7,8	-34,1%	4,5	14,6%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	270,1	178,8	51,0%	322,9	-16,4%	733,5	451,0	62,7%	945,4	-22,4%
Galones consumidos por 1.000 ASKs	8,8	9,5	-7,3%	8,5	3,3%	9,0	10,4	-14,1%	8,5	4,9%
Precio del combustible (con hedge) (US\$ por galón)	4,11	2,20	87,2%	2,22	85,2%	3,83	2,05	86,6%	2,31	65,8%
Precio del combustible (sin hedge) (US\$ por galón)	4,13	2,22	86,1%	2,19	88,4%	3,85	2,07	86,5%	2,29	68,2%
Distancia Ruta Promedio ( km)	1.235	1.129	9,4%	1.379	-10,4%	1.230	1.103	11,6%	1.426	-13,8%
Número Total de Empleados (promedio)	31.011	28.315	9,5%	41.048	-24,5%	30.428	28.429	7,0%	40.893	-25,6%
Número Total de Empleados (al cierre)	31.354	28.701	9,2%	41.193	-23,9%	31.354	28.701	9,2%	41.193	-23,9%
<b>Pasajeros</b>										
ASKs (millones)	30.674	18.823	63,0%	37.882	-19,0%	81.880	43.235	89,4%	110.707	-26,0%
RPKs (millones)	25.426	14.142	79,8%	31.683	-19,7%	66.575	30.472	118,5%	92.686	-28,2%
Pasajeros Transportados (miles)	16.989	11.585	46,6%	19.194	-11,5%	45.313	25.347	78,8%	54.243	-16,5%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	82,9%	75,1%	7,8 pp	83,6%	-0,7 pp	81,3%	70,5%	10,8 pp	83,7%	-2,4 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	8,4	6,5	30,5%	7,4	14,2%	8,0	6,1	31,0%	7,0	14,0%
Ingresos por ASK (US Centavos)	7,0	4,9	44,0%	6,2	13,2%	6,5	4,3	51,1%	5,9	10,7%
<b>Carga</b>										
ATKs (millones)	1.624	1.178	37,8%	1.592	2,0%	4.514	3.394	33,0%	4.717	-4,3%
RTKs (millones)	897	725	23,6%	853	5,1%	2.580	2.202	17,1%	2.601	-0,8%
Toneladas Transportadas (miles)	227	194	16,6%	225	0,8%	661	585	12,9%	660	0,2%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	55,2%	61,6%	-6,3 pp	53,6%	1,6 pp	57,2%	64,9%	-7,7 pp	55,2%	2,0 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	46,0	49,8	-7,7%	29,5	55,9%	50,6	48,9	3,5%	30,2	67,9%
Ingresos por ATK (US Centavos)	25,4	30,7	-17,2%	15,8	60,6%	28,9	31,7	-8,8%	16,6	74,0%

## LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 30 de septiembre 2022	Al 31 de diciembre 2021	Al 31 de diciembre 2019
<b>Activos</b>			
Efectivo y equivalentes al efectivo	897.183	1.046.835	1.072.579
Otros activos financieros, corrientes	158.802	101.138	499.504
Otros activos no financieros, corrientes	172.056	108.368	313.449
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.103.707	902.672	1.244.348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	557	724	19.645
Inventarios corrientes	391.102	287.337	354.232
Activos por impuestos, corrientes	58.072	41.264	29.321
<b>Activos corrientes distintos de activos mantenidos para la venta</b>	<b>2.781.479</b>	<b>2.488.338</b>	<b>3.533.078</b>
Activos no corrientes mantenidos para la venta	135.670	146.792	485.150
<b>Total activos corrientes</b>	<b>2.917.149</b>	<b>2.635.130</b>	<b>4.018.228</b>
Otros activos financieros, no corrientes	16.912	15.622	46.907
Otros activos no financieros, no corrientes	141.847	125.432	204.928
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.020	12.201	4.725
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.031.745	1.018.892	1.448.241
Plusvalía	-	-	2.209.576
Propiedades, planta y equipos	9.454.180	9.489.867	12.919.618
Activos por impuestos diferidos	48.764	15.290	235.583
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>10.705.468</b>	<b>10.677.304</b>	<b>17.069.578</b>
<b>Total activos</b>	<b>13.622.617</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>
<b>Patrimonio y Pasivos</b>			
Otros pasivos financieros, corrientes	5.538.738	4.453.451	1.885.660
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	5.404.606	4.860.153	2.222.874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	232.461	661.602	56
Otras provisiones, corrientes	26.039	27.872	5.206
Pasivos por impuestos corrientes	3.637	675	11.925
Otros pasivos no financieros, corrientes	2.659.502	2.332.576	2.835.221
<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>13.864.983</b>	<b>12.336.329</b>	<b>6.960.942</b>
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.123.626	5.948.702	8.530.418
Otras cuentas por pagar, no corrientes	239.881	472.426	619.110
Otras provisiones, no corrientes	804.254	712.581	286.403
Pasivo por impuestos diferidos	335.275	341.011	616.803
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	56.862	56.233	93.570
Otros pasivos no financieros no corrientes	461.111	512.056	851.383
<b>Total pasivos no corrientes</b>	<b>8.021.009</b>	<b>8.043.009</b>	<b>10.997.687</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>21.885.992</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	(10.040.345)	(8.841.106)	352.272
Acciones propias en cartera	(178)	(178)	(178)
Otras reservas	(1.355.740)	(1.361.529)	(367.577)
<b>Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora</b>	<b>(8.249.998)</b>	<b>(7.056.548)</b>	<b>3.130.782</b>
Participaciones no controladoras	(13.377)	(10.356)	(1.605)
<b>Total patrimonio</b>	<b>(8.263.375)</b>	<b>(7.066.904)</b>	<b>3.129.177</b>
<b>Total pasivos y patrimonio</b>	<b>13.622.617</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 30 de septiembre, 2022	Al 30 de septiembre, 2021	Al 30 de septiembre, 2019
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación</b>			
<b>Clases de cobros por actividades de operación</b>			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	7.536.252	3.298.821	8.230.559
Otros cobros por actividades de operación	81.742	41.962	64.919
<b>Clases de pagos</b>			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(6.109.188)	(2.828.225)	(5.096.491)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(753.567)	(695.008)	(1.424.201)
Otros pagos por actividades de operación	(202.525)	(81.266)	(210.046)
Impuestos a las ganancias pagados	(12.344)	(46.404)	(32.566)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(83.289)	(49.657)	117.423
<b>Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación</b>	<b>457.081</b>	<b>(359.777)</b>	<b>1.649.597</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión</b>			
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	417	21	3.066.595
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(331)	(205)	(3.211.312)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	18.825	42.000	47.896
Compras de propiedades, planta y equipo	(462.127)	(356.050)	(588.170)
Compras de activos intangibles	(34.565)	(64.797)	(62.842)
Anticipos de efectivo y préstamos concedidos a terceros	-	-	(47.936)
Intereses recibidos	10.080	7.807	14.043
Otras entradas (salidas) de efectivo	6.300	18.475	(1.921)
<b>Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión</b>	<b>(461.401)</b>	<b>(352.749)</b>	<b>(783.647)</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	-	-	(294.110)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	-	-	1.349.970
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	2.779.476	370.465	64.000
Préstamos de entidades relacionadas	234.363	130.102	-
Reembolsos de préstamos	(1.951.178)	(345.983)	(1.137.847)
Pagos de pasivos por arrendamientos	(76.336)	(97.438)	(292.082)
Pagos de préstamos a entidades relacionadas	(728.903)	-	-
Dividendos pagados	-	-	(55.116)
Intereses pagados	(293.554)	(85.901)	(397.206)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(70.048)	(6.481)	(58.341)
<b>Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>	<b>(106.180)</b>	<b>(35.236)</b>	<b>(820.732)</b>
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(110.500)	(747.762)	45.218
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(39.152)	(17.898)	(179.418)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(149.652)	(765.660)	(134.200)
<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>897.183</b>	<b>930.181</b>	<b>947.442</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 30 de septiembre 2022	Al 31 de diciembre 2021	Al 31 de diciembre 2019
<b>Total Activos</b>	<b>13.622.617</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>
Total Pasivos	21.885.992	20.379.338	17.958.629
Total Patrimonio*	(8.263.375)	(7.066.904)	3.129.177
<b>Total Pasivos &amp; Patrimonio</b>	<b>13.622.617</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>
<b>Deuda</b>			
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo	7.255.256	6.246.662	5.462.684
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	1.238.740	1.189.182	1.730.843
<b>Deuda Financiera Total</b>	<b>8.493.996</b>	<b>7.435.844</b>	<b>7.193.527</b>
Pasivos por arriendos	3.168.105	2.960.638	3.172.157
<b>Deuda Total</b>	<b>11.662.101</b>	<b>10.396.482</b>	<b>10.365.684</b>
Efectivo, equivalente a efectivo e inversiones líquidas**	(897.460)	(1.047.182)	(1.459.248)
<b>Deuda Neta Total</b>	<b>10.764.641</b>	<b>9.349.300</b>	<b>8.906.436</b>

\*Nota: incluye participaciones no controladoras.

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

## LATAM Airlines Group S.A.

## Principales Ratios Financieros

	Al 30 de septiembre 2022	Al 31 de diciembre 2021	Al 31 de diciembre 2019
Efectivo, equivalente a efectivo e inversiones líquidas* como % ingresos LTM	10,2%	20,5%	14,0%
Deuda bruta (US\$ miles)	11.662.101	10.396.482	10.365.684
Deuda bruta / EBITDAR Ajustado (12 meses)	9,4	nm	4,7
Deuda neta (US\$ miles)	10.764.641	9.349.300	8.906.436
Deuda neta / EBITDAR Ajustado (12 meses)	8,7	nm	4,0

Nota: el EBITDAR Ajustado (12 meses) se refiere al EBITDAR Ajustado (últimos doce meses) (US\$ miles). Al 30 de septiembre de 2022, el EBITDAR Ajustado (últimos doce meses) ha sido calculado sumando el EBITDAR Ajustado de los primeros nueve meses de 2022 (US\$764.265) al EBITDAR Ajustado del año competo 2021 (US\$166.746) y restando el EBITDAR Ajustado de los primeros nueve meses de 2021 (US\$ -281.332) = US\$1.242.343. Los ratios al 31 de diciembre de 2021 y 2019 están calculados utilizando el EBITDAR Ajustado de los doce meses de 2019 (US\$2.211.578) y 2021 (US\$166.746).

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

## LATAM Airlines Group S.A.

## Flota consolidada

	Al 30 de septiembre, 2022		
	Aviones en Propiedad, Planta y Equipo	Aviones incluidos Activos por derecho de uso bajo NIIF 16	Total
<b>Flota Pasajeros</b>			
Boeing 767-300 ER	13	-	13
Boeing 777-300 ER	4	6	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	2	18	20
Airbus A319-100	40	1	41
Airbus A320-200	88	40	128
Airbus A320- Neo	1	13	14
Airbus A321-200	19	30	49
<b>TOTAL</b>	<b>171</b>	<b>114</b>	<b>285</b>
<b>Flota Carga</b>			
Boeing 767-300F	15	1	16
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>16</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>186</b>	<b>115</b>	<b>301</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

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

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

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

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

	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre					Para los nueve meses terminados el 30 de septiembre				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
<b>Costo de ventas</b>	<b>(2.182.141)</b>	<b>(1.357.160)</b>	<b>60,8%</b>	<b>(1.936.536)</b>	<b>12,7%</b>	<b>(5.952.569)</b>	<b>(3.420.576)</b>	<b>74,0%</b>	<b>(5.884.897)</b>	<b>1,1%</b>
(+) Costos de distribución	(111.041)	(73.802)	50,5%	(158.463)	-29,9%	(312.622)	(196.459)	59,1%	(446.782)	-30,0%
(+) Gastos de administración	(138.170)	(98.348)	40,5%	(185.800)	-25,6%	(371.307)	(278.636)	33,3%	(515.435)	-28,0%
(+) Otros gastos, por función	(92.943)	(263.537)	-64,7%	(115.412)	-19,5%	(397.056)	(412.525)	-3,7%	(322.004)	23,3%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES AJUSTADO</b>	<b>(2.524.295)</b>	<b>(1.792.847)</b>	<b>40,8%</b>	<b>(2.396.211)</b>	<b>5,3%</b>	<b>(7.033.554)</b>	<b>(4.308.196)</b>	<b>63,3%</b>	<b>(7.169.120)</b>	<b>-1,9%</b>
<b>Ganancias/(Pérdidas) de actividades operacionales</b>	<b>(123.174)</b>	<b>(657.135)</b>	<b>-81,3%</b>	<b>273.931</b>	<b>-145,0%</b>	<b>(666.167)</b>	<b>(2.108.050)</b>	<b>-68,4%</b>	<b>398.176</b>	<b>-267,3%</b>
(-) Gastos de actividades de reestructuración	182.329	176.879	3,1%	-	n.m.	385.769	954.848	-59,6%	-	n.m.
(-) Otras ganancias (pérdidas)	3.969	1.030	285,3%	(5.042)	-178,7%	19.380	(39.505)	-149,1%	(6.969)	-378,1%
<b>RESULTADO OPERACIONAL AJUSTADO</b>	<b>63.124</b>	<b>(479.226)</b>	<b>-113,2%</b>	<b>268.889</b>	<b>-76,5%</b>	<b>(261.018)</b>	<b>(1.192.707)</b>	<b>-78,1%</b>	<b>391.205</b>	<b>-166,7%</b>
(+) Gastos de actividades de reestructuración	(182.329)	(176.879)	3,1%	-	n.m.	(385.769)	(954.848)	-59,6%	-	n.m.
(+) Otras ganancias (pérdidas)	(3.969)	(1.030)	285,3%	5.042	-178,7%	(19.380)	39.505	-149,1%	6.969	-378,1%
(+) Diferencias de cambio	(37.552)	75.726	-149,6%	(74.788)	-49,8%	49.354	119.407	-58,7%	(41.834)	-218,0%
(+) Resultado por unidades de reajuste	356	(624)	-157,1%	(2.573)	-113,8%	(2.442)	(961)	154,1%	(2.479)	-1,5%
<b>Otros Ingresos (Costos) Ajustado</b>	<b>(223.494)</b>	<b>(102.807)</b>	<b>117,4%</b>	<b>(72.319)</b>	<b>209,0%</b>	<b>(358.237)</b>	<b>(796.897)</b>	<b>-55,0%</b>	<b>(37.342)</b>	<b>859,3%</b>
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA</b>	<b>(296.486)</b>	<b>(694.150)</b>	<b>-57,3%</b>	<b>87.022</b>	<b>-440,7%</b>	<b>(1.202.025)</b>	<b>(1.900.098)</b>	<b>-36,7%</b>	<b>(33.004)</b>	<b>3542,1%</b>
(-) Impuestos	(79.252)	(90.994)	-12,9%	(32.202)	146,1%	(88.185)	(663.312)	-86,7%	(22.928)	284,6%
(-) Gastos Financieros	239.631	206.130	16,3%	145.813	64,3%	705.451	588.657	19,8%	426.058	65,6%
(-) Ingresos Financieros	(24.263)	(3.019)	703,7%	(4.063)	497,2%	(34.496)	(14.851)	132,3%	(16.263)	112,1%
(-) Depreciación y Amortización	303.444	290.855	4,3%	375.841	-19,3%	879.148	852.865	3,1%	1.079.214	-18,5%
<b>EBITDA</b>	<b>143.074</b>	<b>(291.178)</b>	<b>-149,1%</b>	<b>572.411</b>	<b>-75,0%</b>	<b>259.893</b>	<b>(1.136.739)</b>	<b>-122,9%</b>	<b>1.433.077</b>	<b>-81,9%</b>
(-) Otros Ingresos (Costos) Ajustado	223.494	102.807	117,4%	72.319	209,0%	358.237	796.897	-55,0%	37.342	859,3%
<b>EBITDA Ajustado</b>	<b>366.568</b>	<b>(188.371)</b>	<b>-294,6%</b>	<b>644.730</b>	<b>-43,1%</b>	<b>618.130</b>	<b>(339.842)</b>	<b>-281,9%</b>	<b>1.470.419</b>	<b>-58,0%</b>
(-) Arriendo de Aviones	32.853	43.465	-24,4%	-	-	176.136	58.510	201,0%	-	-
<b>EBITDAR Ajustado</b>	<b>399.421</b>	<b>(144.906)</b>	<b>-375,6%</b>	<b>644.730</b>	<b>-38,0%</b>	<b>794.266</b>	<b>(281.332)</b>	<b>-382,3%</b>	<b>1.470.419</b>	<b>-46,0%</b>

	Año completo		
	2021	2019	Var. %
(+) Gastos de actividades de reestructuración	(2.337.182)	-	n.m.
(+) Otras ganancias (pérdidas)	30.674	11.525	166,2%
(+) Diferencias de cambio	131.408	(32.571)	n.m.
(+) Resultado por unidades de reajuste	(5.393)	(14.989)	-64,0%
<b>Otros Ingresos (Costos) Ajustado</b>	<b>(2.180.493)</b>	<b>(36.035)</b>	<b>5951,0%</b>
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA</b>	<b>(4.653.142)</b>	<b>195.613</b>	<b>n.m.</b>
(-) Impuestos	568.935	(53.697)	n.m.
(-) Gastos Financieros	805.544	589.934	36,5%
(-) Ingresos Financieros	(21.107)	(26.283)	-19,7%
(-) Depreciación y Amortización	1.165.394	1.469.976	-20,7%
<b>EBITDA</b>	<b>(2.134.376)</b>	<b>2.175.543</b>	<b>n.m.</b>
(-) Otros Ingresos (Costos) Ajustado	2.180.493	36.035	5951,0%
<b>EBITDA Ajustado</b>	<b>46.117</b>	<b>2.211.578</b>	<b>-97,9%</b>
(-) Arriendo de Aviones	120.629	-	n.m.
<b>EBITDAR Ajustado</b>	<b>166.746</b>	<b>2.211.578</b>	<b>-92,5%</b>