

LATAM REPORTA MEJORAS CONTINUAS EN SUS INGRESOS Y ESPERA FINALIZAR EL AÑO OPERANDO SOBRE EL 65% DE LA CAPACIDAD DE 2019

Santiago, Chile, 9 de noviembre de 2021 – LATAM Airlines Group S.A. (IPSA: LTM) anuncia hoy sus resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 30 septiembre de 2021. “LATAM” o “la Compañía” se refiere a la entidad consolidada, incluyendo sus aerolíneas afiliadas de transporte de pasajeros y cargas en América Latina. Todos estos valores se presentan de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (International Financial Reporting Standards – IFRS), en dólares estadounidenses. El tipo de cambio promedio entre el Real y el Dólar en el trimestre fue de R\$ 5,22/US\$ 1,00.

HITOS

- Los resultados del tercer trimestre reflejaron una mejora significativa en las operaciones del grupo LATAM, alcanzando un promedio de 49,7% de los niveles de 2019 (medido en ASKs), impulsado por una fuerte recuperación en las operaciones domésticas, y un aumento de capacidad de 75,0% comparado con el segundo trimestre de 2021. En septiembre, la capacidad doméstica de las filiales de habla hispana y de filial de Brasil alcanzó un 80,0% y 82,7% de los niveles de 2019 respectivamente. Adicionalmente, hacia el final del trimestre y tras su cierre, ciertas restricciones fronterizas internacionales, principalmente relacionadas con Chile y Brasil, fueron levantadas, añadiendo así señales positivas a la recuperación de la demanda internacional. Grupo LATAM espera que la recuperación en las operaciones del grupo se mantenga en todos los mercados hacia el final del año, alcanzando sobre un 65% de capacidad consolidada (medida en ASKs) versus 2019.
- Los ingresos operacionales totales del tercer trimestre de 2021 alcanzaron US\$1,3 miles de millones, 50,7% por debajo de los niveles de 2019, sin embargo, al ser comparados con el segundo trimestre de 2021, estos registraron un incremento de 47,8%. En síntesis, versus 2019, los ingresos de pasajeros cayeron 60,9% y otros ingresos disminuyeron 48,6%, mientras que los ingresos de carga ayudaron a compensar el impacto con un aumento de 43,6% comparado con 2019.
- Los ingresos de pasajeros alcanzaron US\$914,6 millones, un 60,9% menos comparado con el tercer trimestre de 2019, pero fueron 7 veces mayores en comparación al mismo período de 2020, en línea con la recuperación operacional. Esto marca una mejora continua con respecto a los ingresos del segundo trimestre de 2021, alcanzando un aumento de 100,7%.
- Al igual que en trimestres anteriores, las operaciones de carga de LATAM mostraron un fuerte desempeño, alcanzando un aumento de 43,6% en ingresos comparado con el mismo período de 2019 con un total de US\$361,4 millones. Tanto la capacidad como el tráfico de carga (medido en ATKs y RTKs, respectivamente) aún se mantuvieron por debajo de los niveles de 2019 (26,0% y 15,0% por debajo, respectivamente), sin embargo, el exceso de demanda por capacidad ha impulsado los factores de ocupación 8,0 puntos porcentuales por sobre los niveles de 2019 hasta 61,6%, llevando a un aumento de 68,9% en los *yields* versus 2019.
- Los costos operacionales totales alcanzaron US\$1,8 mil millones durante el período, una disminución de 25,2% comparado con el tercer trimestre de 2019, reflejando los esfuerzos del grupo por reducir y variabilizar sus costos. El grupo mantiene reducciones estructurales significativas en líneas de costos tales como salarios y beneficios (caída de 43,5% versus 2019), mientras que los costos vinculados a las operaciones, tales como costos de combustible y, otros arriendos y tasas de aterrizaje, se mantienen

.....

bastante por debajo de los niveles de 2019, pero han mostrado un incremento en los últimos trimestres en línea con lo esperado ante la recuperación de las operaciones. A pesar del aumento en costos de mantenimiento y un rezago en la recuperación de las operaciones internacionales, el CASK (costo por ASK) ex-fuel disminuyó en 18,3% comparado con el trimestre anterior, desde US\$9,1 centavos a US\$7,4 centavos, y el Grupo LATAM espera que esta tendencia continúe mejorando a medida que las operaciones sigan recuperándose, reflejando así las importantes eficiencias de costos alcanzadas durante su proceso de reestructuración que resultará en ahorros por más de US\$900 millones por año.

- La pérdida operacional en el período llegó a US\$479,2 millones y la pérdida neta atribuible a los accionistas alcanzó US\$691,9 millones. Este resultado fue impactado por el aumento en costos asociados al mantenimiento de aeronaves y tareas de puesta asociadas a la recuperación de las operaciones y que habían sido aplazadas durante la pandemia, además de ciertos impactos *one-off* registrados bajo otros gastos operacionales. Este resultado se compara con una ganancia neta de US\$86,3 millones en el mismo período de 2019 y una pérdida de US\$769,6 millones en el segundo trimestre de 2021.
- El 9 de septiembre de 2021, LATAM presentó una oferta 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 por un total de hasta US\$750 millones por el Tramo B del Financiamiento DIP, representando mejores condiciones y costos financieros comparado con los Tramos A y C, disminuyendo así el costo total de financiamiento. Esta oferta fue posteriormente aprobada por la Corte de los EEUU el día 18 de octubre de 2021.
- El grupo recibió una extensión de su período de exclusividad para presentar un plan de reorganización hasta el 26 de noviembre de 2021, y para solicitar aceptación de dicho plan hasta el 26 de enero de 2022, con el fin de contar con tiempo suficiente para finalizar las negociaciones en curso con los distintos financistas de salida y ciertos *stakeholders*.
- Durante el trimestre, LATAM Airlines Group S.A. y Delta Air Lines alcanzaron exitosamente un acuerdo para la implementación, junto a ciertas medidas de mitigación, de su *TransAmerican Joint Venture Agreement* (JVA) con la Fiscalía Nacional Económica de Chile ("FNE") y, el 28 de octubre de 2021, este recibió aprobación del Tribunal de la Libre Competencia de Chile ("TDLC"). De esta manera, el JVA ya ha sido aprobado por las autoridades de Chile, Colombia, Brasil y Uruguay, mientras que la revisión y aprobación del proceso continúa en los Estados Unidos. El *Joint Venture* mejorará la conectividad aérea y le entregará tanto a nuestros pasajeros y clientes de carga una experiencia de viaje óptima entre América del Norte y América del Sur, una vez que todos los requerimientos regulatorios hayan sido obtenidos.
- LATAM recientemente anunció el proyecto CO2BIO, una iniciativa de conservación en la Orinoquía colombiana impulsada por la Fundación Catarubén, apoyada por la Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) y Panthera Colombia. Este proyecto, que incluye la conservación de bosques, humedales y praderas, y el desarrollo de actividades productivas sostenibles, es el primer proyecto de conservación de ecosistemas icónicos que contribuye a la meta de carbono neutralidad al 2050, uno de los principales objetivos del pilar de Cambio Climático de la estrategia de sostenibilidad de largo plazo de LATAM.

COMENTARIOS DE LA GERENCIA SOBRE LOS RESULTADOS DEL TERCER TRIMESTRE 2021

Luego de un segundo trimestre desafiante, habiendo operado un mínimo anual de 24,9% de la capacidad de 2019 (medido en ASKs) en abril, la reducción progresiva de las restricciones de viaje y movilidad, acompañado por los procesos de vacunación implementados en la región, nos han ayudado a observar una tendencia al alza en las operaciones durante el trimestre. A pesar de lo anterior, la recuperación operacional aún se encuentra bastante rezagada con respecto a los niveles de 2019, con el tráfico internacional recuperándose más lento de lo esperado inicialmente y la permanencia de restricciones de viaje significativas en la región durante gran parte del trimestre, principalmente relacionadas con Chile, Brasil y Argentina. Además, hemos observado desafíos importantes durante el trimestre desde la perspectiva macroeconómica, especialmente relacionados con el precio del combustible, la depreciación de algunas monedas y presiones inflacionarias. En el tercer trimestre, el precio del combustible mostró un aumento significativo, el cual ha continuado durante el inicio del cuarto trimestre hasta la fecha de publicación. Durante el tercer trimestre, el precio del combustible (excluyendo hedge) promedió US\$2,22 por galón, comparado con US\$2,19 en 2019 (+1,2%) y US\$1,41 en 2020 (+57,2%).

A medida que las operaciones se recuperan y el grupo aumenta las frecuencias y reinicia los vuelos a un mayor número de destinos, LATAM mantiene su fuerte compromiso de asegurar que sus clientes estén siempre en el primer lugar. Durante el trimestre, y por segundo año consecutivo, LATAM Airlines Group fue reconocido por SkyTrax en los World Airline Awards como "La Mejor Aerolínea en Sudamérica", basado en la opinión de más de 13,4 millones viajeros en el mundo. El grupo fue también reconocido por SkyTrax con el "COVID-19 Aeronautical Excellence Award" por sus protocolos de seguridad e higiene implementados en el contexto de la pandemia. Además, LATAM fue premiado en los World Travel Awards 2021, también determinado por la opinión de los pasajeros, siendo reconocido como la Aerolínea Líder en Sudamérica y la Marca de Aerolíneas Líder en Sudamérica, por sexto y segundo año consecutivo, respectivamente. El grupo también sigue destacando año tras año en su puntualidad, siendo reconocido por la Official Airline Guide (OAG) como el más puntual en el mundo, basado en su indicador On-time performance (OTP) entre enero y septiembre de 2021. Estos reconocimientos reafirman la priorización del grupo en sus clientes, especialmente durante la pandemia, período durante el cual LATAM ha debido implementar múltiples cambios a sus operaciones para adaptarse al nuevo escenario y entregar a sus clientes una experiencia segura y remarcable.

Desde el inicio de la pandemia hasta la fecha el grupo ha transportado más de 160 millones de vacunas COVID-19 de forma gratuita dentro de Brasil, Chile, Ecuador y Perú como parte de su programa Avión Solidario. A través de dicho programa, el grupo continuó avanzando en la generación de alianzas regionales, poniendo a disposición de distintas fundaciones y organizaciones su conectividad, infraestructura, experiencia, capacidad y rapidez de forma gratuita. Las alianzas incluyen el Banco de Alimentos de Perú, Operación Sonrisa, ANIQUEM y ALINEN en Perú; SOLCA - HOPE, INDOT, Cruz Roja y Operación Sonrisa en Ecuador; y Operación Sonrisa, América Solidaria, Instituto Nacional de Salud, Fundación Panthera y Schooner Bight Ethnic Association en Colombia, entre otros. Cabe recordar que Avión Solidario cuenta también con alianzas en Brasil y Chile.

En otro ámbito, el grupo anunció recientemente el proyecto CO2BIO, una iniciativa de conservación en la Orinoquía colombiana impulsada por la Fundación Cataruben, apoyada por la Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) y Panthera Colombia. El proyecto, que incluye la conservación de bosques, humedales y praderas, y el desarrollo de actividades productivas sostenibles, es el primero de conservación de ecosistemas icónicos que contribuye a la meta de carbono neutralidad al 2050, uno de los principales objetivos del pilar de Cambio Climático de la estrategia de sostenibilidad de largo plazo de LATAM.

COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DEL TERCER TRIMESTRE DE 2021

Los ingresos totales en el tercer trimestre de 2021 alcanzaron US\$1.313,6 millones, en comparación con US\$ 2.665,1 millones en el tercer trimestre de 2019. Esta disminución de 50,7% se explica por una caída de 60,9% en los ingresos por pasajeros y una caída de 48,6% en otros ingresos, parcialmente compensado por las operaciones de carga, las cuales registraron un aumento de 43,6% en sus ingresos. Los ingresos de pasajeros y carga representaron el 69,6% y 27,5% de los ingresos operativos totales del trimestre, respectivamente. Comparado con el segundo trimestre de 2021, los ingresos totales aumentaron 47,8%, lo cual es un claro reflejo de la recuperación en las operaciones de pasajeros durante el trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** en el trimestre se ubicaron un 60,9% por debajo del mismo período de 2019, resultado de una caída de 55,4% en el tráfico (un aumento de 91,5% versus 2Q21), medido en RPK, y de una disminución de 12,4% en los *yields* (un aumento de 4,8% versus 2Q21). A pesar de la permanencia de algunas restricciones de viaje significativas en la región durante la mayor parte del trimestre, tales como el cierre de fronteras en Chile y Argentina, y las restricciones a los viajes internacionales para los pasajeros brasileños, la relajación de las medidas y los avances en los procesos de vacunación han permitido alcanzar un aumento trimestre a trimestre en los ingresos de pasajeros de 100,7% comparado con el segundo trimestre de 2021, con la mayoría de la recuperación proveniente de las operaciones domésticas. Los factores de ocupación alcanzaron un 75,1%, representando una caída de 8,5 p.p. comparado con el tercer trimestre de 2019, pero un aumento de 6,5 p.p. comparado con el segundo trimestre de 2021. Como resultado, los ingresos por ASK (RASK) cayeron 21,4% comparado con 2019 y aumentaron 14,7% en comparación al 2Q21.

Los **ingresos de carga** aumentaron 43,6% en el trimestre comparado con el mismo período de 2019, alcanzando US\$361,4 millones, impulsados por otro buen trimestre para los aviones cargueros del grupo, acompañado de fuertes *yields* a medida que la recuperación de la capacidad *belly* aún se mantiene rezagada en comparación con los niveles pre-pandemia, especialmente en las operaciones internacionales. Los ATKs totales estuvieron 26,0% por debajo de los niveles de 2019 durante el trimestre mientras que los ATKs de aviones cargueros aumentaron en un 14% comparado con el mismo período de 2019. En total, las operaciones cargueras alcanzaron un factor de ocupación de 61,6% durante el trimestre. LATAM sigue tomando ventaja de las oportunidades en el sector, con la conversión de diez aviones B-767 de pasajeros en aviones cargueros entre 2021 y 2023. La conversión de su segundo carguero empezó en octubre y se espera la llegada del primer carguero convertido durante el cuarto trimestre de 2021.

Otros ingresos alcanzaron US\$37,6 millones en el tercer trimestre de 2021, una disminución de 48,6% comparado con el mismo período de 2019. Esta disminución se debe principalmente al cese esperado de ciertos fondos recibidos de Delta como parte del acuerdo firmado en 2019, además de la reducción en ingresos por subarrendamientos de aeronaves (durante el tercer trimestre de 2019, LATAM contaba con diez aeronaves subarrendadas a terceros, incluyendo aviones *widebody*, versus solo una durante el tercer trimestre de 2021).

Los **gastos operacionales** en el tercer trimestre alcanzaron US\$1.792,8 millones, lo que corresponde a una reducción de 25,2% comparado con el mismo período de 2019, reflejando el nivel de operaciones, las cuales aún se mantienen por debajo de los niveles pre-pandemia, y los esfuerzos por reducir y variabilizar los costos del grupo. Los cambios en los gastos operacionales estuvieron explicados principalmente por:

- **Salarios y beneficios** disminuyeron 43,5% comparado con 2019, explicado por una disminución de 31,0% en la dotación promedio durante el trimestre con respecto al tercer trimestre de 2019, junto con la depreciación de las monedas locales en la región comparado con 2019, especialmente en Perú, Chile y

Brasil. Además, durante el 2021, las filiales en Brasil, Ecuador y Perú han subcontratado parte importante de sus operaciones de aeropuerto para mejorar la eficiencia de sus procesos, apoyando así a la reducción de costos.

- **Costos de combustibles** disminuyeron 45,2% comparado con 2019, resultado de una reducción del 44,6% en el consumo total de combustible producto de la reducción en operaciones. El precio del combustible (excluyendo *hedge*), sin embargo, ha mostrado una significativa tendencia al alza durante el trimestre, alcanzando un aumento de 1,2% y 57,2% comparado con el mismo período de 2019 y 2020, respectivamente. Durante el tercer trimestre de 2021, LATAM reconoció una ganancia de US\$5,8 millones relacionada a contratos de cobertura, lo que se compara con una pérdida de US\$8,8 millones en el tercer trimestre de 2019.
- **Comisiones pagadas a agentes** disminuyeron un 63,2% comparado con el tercer trimestre de 2019, en línea con la significativa reducción de 60,9% en los ingresos de pasajeros en comparación con 2019.
- **Depreciación y amortización** disminuyó 22,6% comparado con 2019. El grupo sigue observando una tendencia a la baja en sus costos de depreciación en comparación con 2019, siguiendo la reducción en el tamaño de la flota, considerando que la flota de aeronaves de LATAM se ha reducido de un total de 335 hacia al final del tercer trimestre de 2019 a 302 aeronaves al 30 de septiembre de 2021. Sin embargo, y a medida que las operaciones se recuperan, estos efectos están siendo también contrarrestados por costos de tareas de mantenimiento de puesta al día asociados con el retorno de las aeronaves a servicio y reparaciones de motores/componentes.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 37,5% versus 2019 derivado de la reducción de las operaciones.
- **Gastos de servicio a pasajeros** disminuyeron un 72,6% contra 2019, explicado por una disminución del 39,6% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre, el cual alcanzó 11,6 millones.
- **Arriendo de aviones** alcanzó un total de US\$43,5 millones. Esto representa un aumento de US\$28,4 millones comparado con el 2Q21 dado que los acuerdos de pago variable de flota siguieron siendo aprobados por la Corte tanto durante el tercer trimestre como así también durante el final del 2Q21¹.
- **Gastos de mantenimiento** aumentaron 97,3% comparado con 2019, alcanzando US\$206,3 millones. Tal como fue señalado en el plan de negocios de LATAM a cinco años, el grupo espera un incremento en los gastos de mantenimiento durante el resto del año y parte del 2022 a medida que las operaciones repuntan, necesario para la puesta al día de tareas rezagadas y costos asociados para el retorno de las aeronaves a servicio luego de un tiempo de inactividad prolongado, como también reparaciones de componentes y motores. Además, durante el trimestre, se incurrió en ciertos costos *one-off* relacionados con reparaciones de motores necesarios para cumplir con una *Airworthiness Directive* (AD).
- **Otros gastos operacionales** aumentaron en US\$55,2 millones versus 2019, principalmente resultado de distintos impactos *one-off* durante el trimestre, mayormente relacionados con provisiones de impuestos y compensaciones laborales.

¹ La línea de costos de Arriendo de Aviones fue incluida el trimestre anterior para registrar los costos asociados a los pagos variables del grupo en relación a las aeronaves bajo arrendamiento operacional, cuyos acuerdos de largo plazo hayan sido firmados y aprobados por la Corte de los Estados Unidos. Dado que los pagos variables son intrínsecamente inciertos, no pueden capitalizarse, y son contabilizados como Arriendos de Aviones. Sin embargo, según IFRS 16, la fracción fija del arrendamiento operativo debe seguir siendo capitalizada y continúa depreciándose sobre una base lineal durante el plazo del arrendamiento incluso si comienza en el futuro (y siendo contabilizada como depreciación y amortización). Por tanto, y como resultado de la adopción de IFRS 16, existe una duplicación parcial del costo en el Estado de Resultados asociado a los arrendamientos operativos (apareciendo tanto en las líneas de costos de arriendo de aviones y, de depreciación y amortización) porque parte de ese costo corresponde a salidas de caja futuras.

Resultado no-operacional

- **Ingresos financieros** alcanzaron US\$3,0 millones durante el trimestre, lo que representó una baja de 25,7% contra 2019. A pesar de los mayores niveles de caja durante el trimestre comparado con el mismo período de 2019, esta reducción se debe a las limitaciones del Capítulo 11 sobre las inversiones de efectivo de la compañía, requiriendo mantener una parte sustancial del balance de caja en bancos autorizados. Estas restricciones tomaron efecto a partir del tercer trimestre de 2020.
- **Gastos financieros** aumentaron 41.4% comparado con 2019, a US\$206,1 millones en el tercer trimestre de 2021, desde US\$145.8 millones en el mismo período de 2019. Al 30 de septiembre, los primeros dos giros de la compañía del financiamiento DIP, realizados en octubre de 2020 y junio de 2021, aumentaron la deuda en US\$1.650 millones, llevando a un aumento de los intereses devengados por aproximadamente US\$186,0 millones.
- Bajo **Otros ingresos (gastos)** la Compañía registró gastos por US\$102,8 millones durante el trimestre, comparado con gastos por US\$72,3 millones en 2019, como resultado de gastos asociados al proceso de reorganización de LATAM en curso por un total de US\$177 millones, parcialmente contrarrestados por una ganancia de US\$76 millones por diferencias de tipo de cambio durante el período.

La **pérdida neta** en el tercer trimestre alcanzó US\$691.9 millones, en gran parte impactada por los gastos de mantenimiento y los impactos *one-off* registrados en otros gastos operacionales. Este resultado se compara con una ganancia de US\$86,3 millones en el mismo período de 2019 y una pérdida por US\$769,6 durante el segundo trimestre de 2021.

FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

Al cierre del trimestre, la deuda financiera de LATAM alcanzó US\$7,5 mil millones, una disminución de US\$359,4 millones en comparación con el trimestre anterior.

Al cierre del tercer trimestre de 2021, LATAM reportó US\$930,2 millones en efectivo y equivalentes de efectivo, incluyendo ciertas inversiones de alta liquidez contabilizadas como otros activos financieros corrientes. El 18 de octubre de 2021 (luego del cierre del trimestre), el Tramo B del DIP fue aprobado por la Corte de los EEUU por un total de US\$750 millones, y de esta manera, a la fecha de publicación, LATAM mantenía acceso a US\$1.550 millones restantes de liquidez comprometida en el financiamiento DIP, US\$800 millones restantes de los Tramos A y C, además de US\$750 millones en el Tramo B.

Con respecto a la cobertura, el principal objetivo de la Política de cobertura de LATAM es proteger el riesgo de liquidez a mediano plazo de los aumentos en el precio del combustible, mientras se beneficia de las reducciones del precio del combustible. En consecuencia, LATAM cubre una parte de su consumo estimado de combustible. Las posiciones de cobertura por trimestre al 30 de septiembre de 2021 para los próximos meses se muestran en la siguiente tabla:

	4Q21	1Q22	2Q22	3Q22
Posiciones de cobertura				
Consumo estimado de combustible	22%	25%	25%	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.

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

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

El 19 de septiembre de 2020 se aprobó un Financiamiento DIP (Debtor In Possession) de US\$2.450 millones y el primer giro se realizó el 8 de octubre por US\$1.150 millones, que consistía en la mitad de los fondos disponibles a esa fecha. El 6 de noviembre, el Fondo Toesca Deuda Privada DIP LATAM, que incluye ciertos accionistas minoritarios, comprometió aportar los US\$150 millones restantes del financiamiento de US\$2.450 millones. Un segundo giro se realizó el 23 de junio de 2021, por un total de US\$500 millones. Al 30 de septiembre de 2021, US\$800 millones se mantenían aún no girados bajo el Financiamiento DIP, desde los Tramos A y C. Posteriormente, el 8 de octubre de 2021, la Corte de los EEUU aprobó una propuesta para el Tramo B por US\$750 millones de Oaktree Capital Management, L.P. ("OCM") y Apollo Management Holdings, L.P. ("Apollo") y otros fondos, cuentas y entidades asesoradas por OCM y Apollo. A la fecha de publicación de resultados, LATAM mantiene acceso a US\$1.550 millones de financiamiento DIP no girado.

Al 24 de septiembre de 2021, un total de aproximadamente 6.400 reclamaciones han sido presentadas en los casos del Capítulo 11 contra los Deudores, entre las cuales los Deudores han objetado o resuelto mediante el retiro de reclamaciones, estipulaciones y órdenes de la Corte, aproximadamente 2.859 reclamaciones con un valor total de aproximadamente US\$28,3 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 inicial de reclamaciones publicado el 9 de septiembre de 2021, el estimado inicial de reclamaciones resueltas asciende a aproximadamente US\$8,1 mil millones en el escenario bajo y US\$9,9 mil millones en el escenario alto.

LATAM ha avanzado en los procesos de Capítulo 11 y se encuentra actualmente en el proceso de negociar su financiamiento de salida y plan de reorganización con múltiples partes interesadas. El 9 de septiembre de 2021, los Deudores hicieron público ciertos materiales, incluyendo un *Process Letter* de capital de salida, una *Term Sheet* ilustrativa del plan, una estimación inicial de las reclamaciones y una versión resumida de su plan

de negocios a cinco años, un componente fundamental del Plan de Reorganización que contiene cifras operacionales y financieras hasta 2026. El grupo anunció que recibió varias ofertas de financiamiento de salida de sus principales acreedores y accionistas mayoritarios, cada una de ellas por sobre US\$5 mil millones. En cada propuesta de salida, los proponentes contemplan que, si dicha propuesta es aprobada e implementada, resultaría en una dilución sustancial de las actuales acciones existentes de LATAM.

El 1 de octubre de 2021, y tras el acuerdo de hacer pública cierta información bajo la ocurrencia de ciertos eventos, LATAM hizo pública la propuesta de financiamiento de salida presentada por el grupo Ad Hoc de acreedores, asesorados por Moelis y White and Case, además de las preocupaciones comerciales de LATAM con el plan de propuesta de salida. Los deudores continúan interactuando activamente con *stakeholders* claves y otros inversionistas de acuerdo a los esfuerzos de LATAM por presentar un Plan de Reorganización consensuado que cumpla con todas las leyes aplicables.

En gran parte, como resultado del proceso de negociación en curso, los Deudores solicitaron y recibieron la aprobación de la Corte para la extensión del período de exclusividad de LATAM para presentar su Plan de Reorganización. El período de exclusividad establecido por la Corte de los EE.UU. para que LATAM presente su Plan de Reorganización fue extendido hasta el 26 de noviembre de 2021, con fecha límite para el período de votación de dicho Plan de Reorganización hasta el 26 de enero de 2022.

Con respecto a la flota, los Deudores han concluido un número importante de las negociaciones y han presentado a la Corte múltiples acuerdos, permitiendo a LATAM alcanzar aproximadamente 95% de los requerimientos de flota del grupo – incluyendo aviones respaldados por el EXIM y Export Credit Agency (ECAs). Otras negociaciones de flota, incluyendo la venta de algunos B767s y contratos de mantenimiento de motores, fueron también concluidas y presentadas para la aprobación de la Corte de los Estados Unidos. Aunque no se pueden entregar estimaciones específicas en este momento, las negociaciones han tenido resultados ampliamente favorables, incluyendo períodos de pago variable extendidos, pagos de arrendamiento más bajos, y extensiones de períodos de pagos. La flota del grupo al 30 de septiembre de 2021 asciende a 302 aeronaves, resultado de 42 rechazos desde que se iniciaron los procedimientos del Capítulo 11, la incorporación de 15 aeronaves, y excluyendo 11 B767s reclasificados como disponibles para la venta (entre los cuales, la venta de nueve a Jetran ya se encuentra aprobada por la Corte).

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

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

PLAN DE FLOTA DE LATAM

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

2021-2028

Adiciones

Familia Airbus A320-Neo	70
Boeing 787-9	2
TOTAL ADICIONES	72

CONFERENCE CALL

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

LATAM archivó sus estados financieros relativos al periodo finalizado el 30 de septiembre de 2021 en la Comisión para el Mercado Financiero de Chile el día 9 de noviembre de 2021. Los estados financieros estarán disponibles en español e inglés en la página www.latamairlinesgroup.net.

Acerca del Grupo LATAM:

LATAM es el principal grupo de aerolíneas de Latinoamérica, con presencia en cinco mercados domésticos en Latinoamérica: Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, además de operaciones internacionales dentro de Latinoamérica y hacia Europa, Estados Unidos y El Caribe.

El grupo cuenta con una flota de aviones Boeing 767, 777, 787 y Airbus 319, 320, 320neo, 321, los modelos más modernos en su tipo.

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

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

Para más información visite: www.latam.com. Para información financiera: www.latamairlinesgroup.net

Nota sobre declaraciones futuras

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

LATAM Airlines Group S.A.
Resultados Financieros Consolidados para el tercer trimestre del año 2021 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre				
	2021	2020	Var. %	2019	Var. %
INGRESOS					
Pasajeros	914,582	121,044	655.6%	2,340,297	-60.9%
Carga	361,437	283,956	27.3%	251,691	43.6%
Otros	37,602	107,932	-65.2%	73,112	-48.6%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	1,313,621	512,932	156.1%	2,665,100	-50.7%
COSTOS					
Remuneraciones	-252,445	-196,137	28.7%	-446,772	-43.5%
Combustible	-392,745	-109,674	258.1%	-717,320	-45.2%
Comisiones	-21,986	-10,137	116.9%	-59,800	-63.2%
Depreciación y Amortización	-290,855	-300,090	-3.1%	-375,841	-22.6%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-193,898	-128,215	51.2%	-310,419	-37.5%
Servicio a Pasajeros	-17,184	-12,565	36.8%	-62,734	-72.6%
Arriendo de Aviones	-43,465	-	n.m.	-	n.m.
Mantenimiento	-206,319	-68,297	202.1%	-104,551	97.3%
Otros Costos Operacionales	-373,950	-252,477	48.1%	-318,774	17.3%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-1,792,847	-1,077,592	66.4%	-2,396,211	-25.2%
RESULTADO OPERACIONAL	-479,226	-564,660	-15.1%	268,889	n.m.
<i>Margen Operacional</i>	-36.5%	-110.1%	73.6 pp	10.1%	-46.6 pp
Ingresos Financieros	3,019	29,097	-89.6%	4,063	-25.7%
Gastos Financieros	-206,130	-114,506	80.0%	-145,813	41.4%
Otros Ingresos / Costos	-102,807	-64,833	58.6%	-72,319	42.2%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-785,144	-714,902	9.8%	54,820	-1532.2%
Impuestos	90,994	141,017	-35.5%	32,202	182.6%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE INTERES MINORITARIO	-694,150	-573,885	21.0%	87,022	-897.7%
Atribuible a:					
Inversionistas de la Matriz	-691,873	-573,123	20.7%	86,265	-902.0%
Interes Minoritario	-2,277	-762	198.8%	757	-400.8%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA	-691,873	-573,123	20.7%	86,265	-902.0%
<i>Margen Neto</i>	-52.7%	-111.7%	59.1 pp	3.2%	-55.9 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-11.6%	-19.7%	8.1 pp	58.7%	-70.3 pp
EBITDA	-188,371	-264,570	-28.8%	644,730	-129.2%
<i>EBITDA Margen</i>	-14.3%	-51.6%	37.2 pp.	24.2%	-38.5 pp.

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financieros Consolidados para los nueve meses terminados en septiembre 2021 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para los nueve meses terminados el 30 de septiembre				
	2021	2020	Var. %	2019	Var. %
INGRESOS					
Pasajeros	1,867,252	2,257,693	-17.3%	6,527,954	-71.4%
Carga	1,076,820	855,072	25.9%	784,448	37.3%
Otros	171,417	324,376	-47.2%	247,923	-30.9%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	3,115,489	3,437,141	-9.4%	7,560,325	-58.8%
COSTOS					
Remuneraciones	-718,895	-776,304	-7.4%	-1,355,024	-46.9%
Combustible	-925,822	-839,170	10.3%	-2,185,227	-57.6%
Comisiones	-52,203	-72,132	-27.6%	-166,573	-68.7%
Depreciación y Amortización	-852,865	-990,043	-13.9%	-1,079,214	-21.0%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-527,644	-526,933	0.1%	-936,644	-43.7%
Servicio a Pasajeros	-48,503	-81,096	-40.2%	-191,309	-74.6%
Arriendo de Aviones	-58,510	-	n.m.	-	n.m.
Mantenimiento	-412,004	-302,115	36.4%	-316,562	30.1%
Otros Costos Operacionales	-711,750	-1,012,876	-29.7%	-938,567	-24.2%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-4,308,196	-4,600,669	-6.4%	-7,169,120	-39.9%
RESULTADO OPERACIONAL	-1,192,707	-1,163,528	2.5%	391,205	n.m.
<i>Margen Operacional</i>	-38.3%	-33.9%	-4.4 pp	5.2%	-43.5 pp
Ingresos Financieros	14,851	42,138	-64.8%	16,263	-8.7%
Gastos Financieros	-588,657	-370,655	58.8%	-426,058	38.2%
Otros Ingresos / Costos	-796,897	-2,394,972	-66.7%	-37,342	2034.1%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-2,563,410	-3,887,017	-34.1%	-55,932	4483.1%
Impuestos	663,312	295,784	124.3%	22,928	2793.0%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE INTERES MINORITARIO	-1,900,098	-3,591,233	-47.1%	-33,004	5657.2%
Atribuible a:					
Inversionistas de la Matriz	-1,892,377	-3,583,410	-47.2%	-36,626	5066.8%
Interes Minoritario	-7,721	-7,823	-1.3%	3,622	-313.2%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA	-1,892,377	-3,583,410	-47.2%	-36,626	5066.8%
<i>Margen Neto</i>	-60.7%	-104.3%	43.5 pp	-0.5%	-60.3 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-25.9%	-7.6%	-18.3 pp	-41.0%	15.1 pp
EBITDA	-339,842	-173,485	95.9%	1,470,419	-123.1%
<i>EBITDA Margen</i>	-10.9%	-5.0%	-5.9 pp.	19.4%	-30.4 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				
	2021	2020	Var. %	2019	Var. %	2021	2020	Var. %	2019	Var. %
Sistema										
Costos por ASK (US Cent)	9.5	20.0	-52.3%	6.3	50.6%	10.0	10.7	-6.7%	6.5	53.9%
Costos por ASK ex fuel (US Centavos)	7.4	17.9	-58.5%	4.4	67.8%	7.8	8.7	-10.4%	4.5	73.8%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	178.8	78.0	129.2%	322.9	-44.6%	451.0	430.8	4.7%	945.4	-52.3%
Galones consumidos por 1.000 ASKs	9.5	14.5	-34.3%	8.5	11.4%	10.4	10.0	4.3%	8.5	22.1%
Precio del combustible (con <i>hedge</i>) (US\$ por galón)	2.20	1.41	55.8%	2.22	-1.1%	2.05	1.96	4.7%	2.31	-11.1%
Precio del combustible (sin <i>hedge</i>) (US\$ por galón)	2.22	1.41	57.2%	2.19	1.2%	2.07	1.92	7.6%	2.29	-9.8%
Distancia Ruta Promedio (km)	1,220.7	1,375.1	-11.2%	1,650.7	-26.0%	1,202.2	1,601.9	-25.0%	1,708.7	-29.6%
Número Total de Empleados (promedio)	28,315	30,356	-6.7%	41,048	-31.0%	28,429	37,506	-24.2%	40,893	-30.5%
Número Total de Empleados (al cierre)	28,701	29,174	-1.6%	41,193	-30.3%	28,701	29,174	-1.6%	41,193	-30.3%
Pasajeros										
ASKs (millones)	18,823	5,395	248.9%	37,882	-50.3%	43,235	43,080	0.4%	110,707	-60.9%
RPKs (millones)	14,142	3,577	295.4%	31,683	-55.4%	30,472	33,471	-9.0%	92,686	-67.1%
Pasajeros Transportados (miles)	11,585	2,601	345.3%	19,194	-39.6%	25,347	20,895	21.3%	54,243	-53.3%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	75.1%	66.3%	8.8 pp	83.6%	-8.5 pp	70.5%	77.7%	-7.2 pp	83.7%	-13.2 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	6.5	3.4	91.1%	7.4	-12.4%	6.1	6.7	-9.2%	7.0	-13.0%
Ingresos por ASK (US Centavos)	4.9	2.2	116.5%	6.2	-21.4%	4.3	5.2	-17.6%	5.9	-26.8%
Carga										
ATKs (millones)	1,178	958	23.0%	1,592	-26.0%	3,394	3,463	-2.0%	4,717	-28.1%
RTKs (millones)	725	697	4.1%	853	-15.0%	2,202	2,246	-1.9%	2,601	-15.3%
Toneladas Transportadas (miles)	194	178	9.0%	225	-13.5%	585	572	2.3%	660	-11.3%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	61.6%	72.8%	-11.2 pp	53.6%	8.0 pp	64.9%	64.8%	0.1 pp	55.2%	9.7 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	49.8	40.7	22.3%	29.5	68.9%	48.9	38.1	28.4%	30.2	62.1%
Ingresos por ATK (US Centavos)	30.7	29.6	3.5%	15.8	94.0%	31.7	24.7	28.5%	16.6	90.8%

LATAM Airlines Group S.A.

Balance Patrimonial Consolidado (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 30 de septiembre 2021	Al 31 de diciembre 2020	Al 31 de diciembre 2019
Activos			
Efectivo y equivalentes al efectivo	930,181	1,695,841	1,072,579
Otros activos financieros, corrientes	88,181	50,250	499,504
Otros activos no financieros, corrientes	101,299	155,892	313,449
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	721,638	599,381	1,244,348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	1,330	158	19,645
Inventarios corrientes	274,458	323,574	354,232
Activos por impuestos, corrientes	40,601	42,320	29,321
Activos corrientes distintos de activos mantenidos para la venta	2,157,688	2,867,416	3,533,078
Activos no corrientes mantenidos para la venta	222,780	276,122	485,150
Total activos corrientes	2,380,468	3,143,538	4,018,228
Otros activos financieros, no corrientes	14,845	33,140	46,907
Otros activos no financieros, no corrientes	129,177	126,782	204,928
Cuentas por cobrar, no corrientes	12,594	4,986	4,725
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1,019,975	1,046,559	1,448,241
Plusvalía	-	-	2,209,576
Propiedades, planta y equipos	9,618,914	10,730,269	12,919,618
Activos por impuestos diferidos	1,262,244	564,816	235,583
Total activos no corrientes	12,057,749	12,506,552	17,069,578
Total activos	14,438,217	15,650,090	21,087,806
Patrimonio y Pasivos			
Otros pasivos financieros, corrientes	4,414,438	3,055,730	1,885,660
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	3,198,390	2,322,125	2,222,874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	620,333	812	56
Otras provisiones, corrientes	24,503	23,774	5,206
Pasivos por impuestos, corrientes	5,924	656	11,925
Otros pasivos no financieros, corrientes	2,303,784	2,088,791	2,835,221
Total pasivos corrientes	10,567,372	7,491,888	6,960,942
Otros pasivos financieros, no corrientes	5,835,391	7,803,801	8,530,418
Otras cuentas por pagar, no corrientes	672,029	651,600	619,110
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corrientes	-	396,423	-
Otras provisiones, no corrientes	714,772	588,359	286,403
Pasivos por impuestos diferidos	356,982	384,280	616,803
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	55,399	74,116	93,570
Otros pasivos no financieros no corrientes	561,661	702,008	851,383
Total pasivos no corrientes	8,196,234	10,600,587	10,997,687
Total pasivos	18,763,606	18,092,475	17,958,629
Capital emitido	3,146,265	3,146,265	3,146,265
Ganancias acumuladas	(6,085,992)	(4,193,615)	352,272
Acciones propias en cartera	(178)	(178)	(178)
Otras reservas	(1,371,612)	(1,388,185)	(367,577)
Patrimonio atribuible al controlador	(4,311,517)	(2,435,713)	3,130,782
Participaciones no controladoras	(13,872)	(6,673)	(1,605)
Total patrimonio	-4,325,389	-2,442,386	3,129,177
Total pasivos y patrimonio	14,438,217	15,650,089	21,087,806

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

	Al 30 de septiembre, 2021	Al 30 de septiembre, 2020	Al 30 de septiembre, 2019
Flujos de efectivo procedentes de actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	3,298,821	3,760,409	8,230,559
Otros cobros por actividades de operación	41,962	41,646	64,919
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(2,828,225)	(3,054,762)	(5,096,491)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(695,008)	(985,281)	(1,424,201)
Otros pagos por actividades de operación	(81,266)	(56,367)	(210,046)
Impuestos a las ganancias pagados	(46,404)	(55,206)	(32,566)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(49,657)	22,282	117,423
Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación	(359,777)	(327,279)	1,649,597
Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión			
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	21	1,375,338	3,066,595
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(205)	(1,084,704)	(3,211,312)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	42,000	75,566	47,896
Compras de propiedades, planta y equipo	(356,050)	(264,354)	(588,170)
Compras de activos intangibles	(64,797)	(48,308)	(62,842)
Anticipos de efectivo y préstamos concedidos a terceros	-	-	(47,936)
Intereses recibidos	7,807	34,344	14,043
Otras entradas (salidas) de efectivo	18,475	(2,192)	(1,921)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(352,749)	85,690	(783,647)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación			
Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control	-	(3,225)	(294,110)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	-	689,809	1,349,970
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	370,465	560,296	64,000
Préstamos de entidades relacionadas	130,102	-	-
Reembolsos de préstamos	(345,983)	(786,354)	(1,137,847)
Pagos de pasivos por arrendamientos	(97,438)	(113,741)	(292,082)
Dividendos pagados	-	(571)	(55,116)
Intereses pagados	(85,901)	(175,585)	(397,206)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(6,481)	(107,788)	(58,341)
Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(35,236)	62,841	(820,732)
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(747,762)	(178,748)	45,218
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(17,898)	(40,363)	(179,418)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(765,660)	(219,111)	(134,200)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERÍODO	1,695,841	1,072,579	1,081,642
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO	930,181	853,468	947,442

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 30 de septiembre 2021	Al 31 de diciembre 2020	Al 31 de diciembre 2019
Total Activos	14,438,217	15,650,090	21,087,806
Total Pasivos	18,763,606	18,092,475	17,958,629
Total Patrimonio*	-4,325,389	-2,442,386	3,129,177
Total Pasivos & Patrimonio	14,438,217	15,650,089	21,087,806
Deuda			
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo	6,165,508	6,118,353	5,462,684
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	1,358,033	1,614,501	1,730,843
Deuda Financiera Total	7,523,541	7,732,854	7,193,527
Pasivos por arriendos	2,720,617	3,121,002	3,172,157
Deuda Total	10,244,158	10,853,856	10,365,684
Caja y valores negociables	-930,540	-1,695,859	-1,459,248
Deuda Neta Total	9,313,618	9,157,997	8,906,436

(*) Note: Includes minority interest

LATAM Airlines Group S.A.

Principales Ratios Financieros

	Al 30 de septiembre 2021	Al 31 de diciembre 2020	Al 31 de diciembre 2019
Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses	23.2%	39.0%	14.0%
Deuda bruta (US\$ miles)	10,244,158	10,853,856	10,365,684
Deuda bruta / EBITDA (12 meses)	nm	nm	4.7
Deuda neta (US\$ miles)	9,313,618	9,157,997	8,906,436
Deuda neta / EBITDA (12 meses)	nm	nm	4.0

LATAM Airlines Group S.A.
Flota consolidada

	Al 30 de septiembre, 2021		
	Arrendamientos operativos en balance bajo NIIF 16	Aviones en Propiedad, Planta y Equipo	Total
Flota Pasajeros			
Airbus A319-100	7	37	44
Airbus A320-200	38	94	132
Airbus A320- Neo	6	6	12
Airbus A321- 200	31	18	49
Boeing 767-300 ER	-	17	17
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	14	2	16
TOTAL	106	184	290
Flota Carga			
Boeing 767-300F	1	10	11
TOTAL	1	10	11
TOTAL FLOTA EN OPERACIÓN	107	194	301
Subarrendos			
Boeing 767-300F	-	1	1
TOTAL SUBARRIENDOS	-	1	1
TOTAL FLOTA	107	195	302