



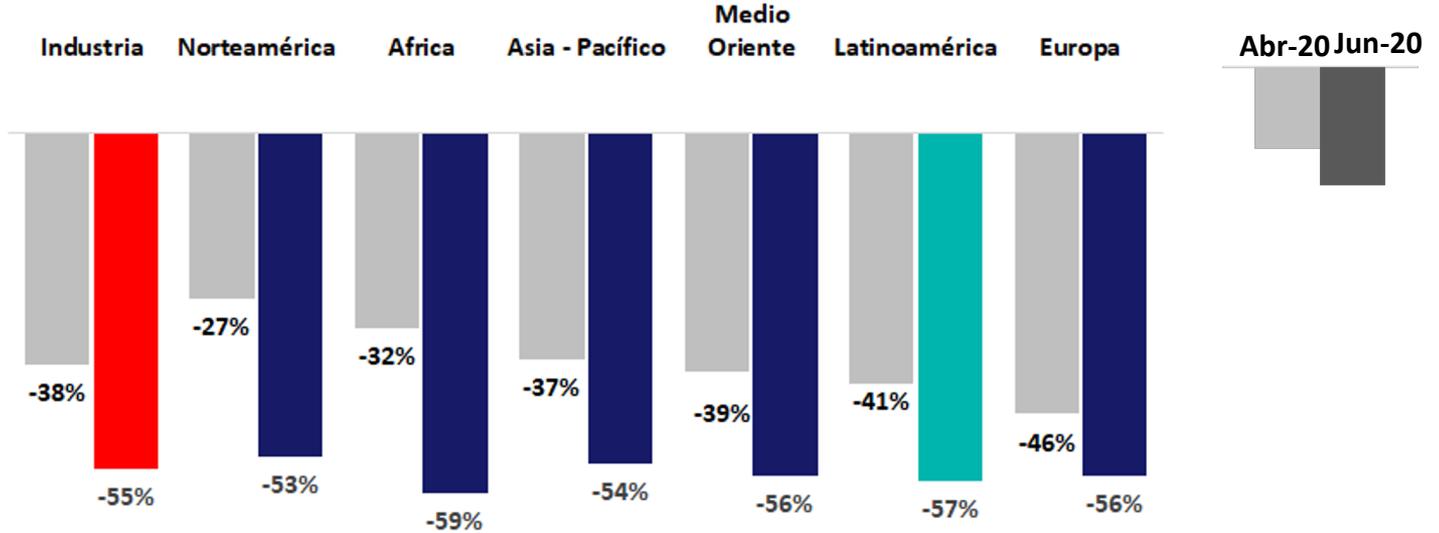
23 de diciembre

Junta Extraordinaria de Accionistas

Roberto Alvo
Gerente General

Al momento de entrar al Capítulo 11, en mayo de 2020, el escenario y la demanda aérea estaban en un momento crítico y de continuo deterioro

RPKs 2020 % YoY

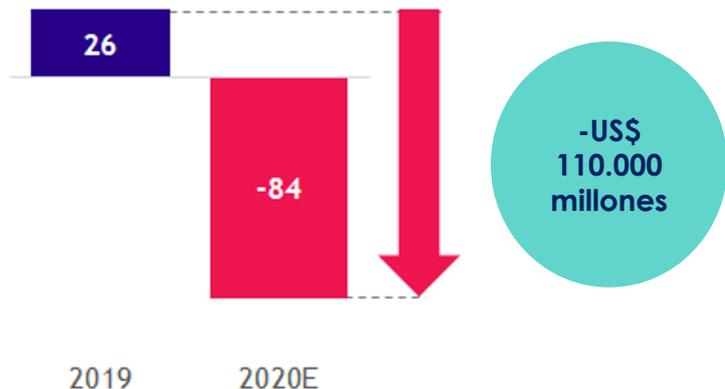


COVID-19 Impact Assessment April 14, 2020 vs June 9, 2020

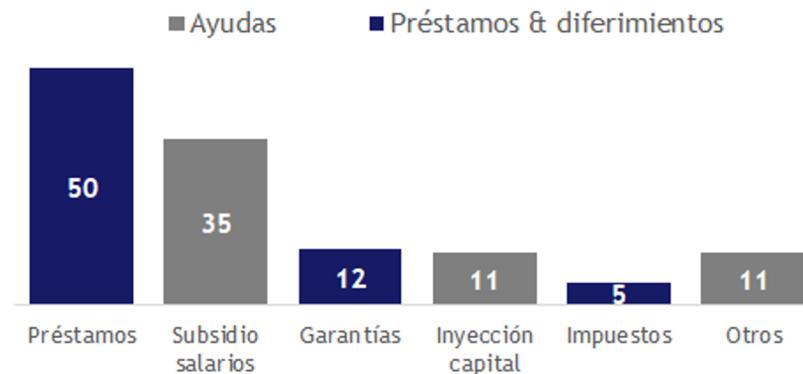
↓ Pérdidas esperadas para la industria en 2020: US\$84.000 millones

Las pérdidas alcanzadas en 2020 motivaron a diferentes gobiernos a apoyar a la industria aérea con US\$123.000 millones

Resultado neto industria aérea
(US\$ miles de millones)



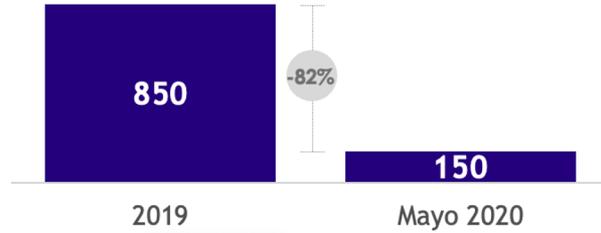
Apoyo gobiernos a industria aérea mundial
(US\$ miles de millones)



Las regiones que habían recibido ayuda de gobiernos representaban un 84% de la capacidad mundial¹

En mayo 2020 el impacto en las operaciones y resultados del grupo LATAM ya era muy profundo

Ventas mensuales (US\$ millones)



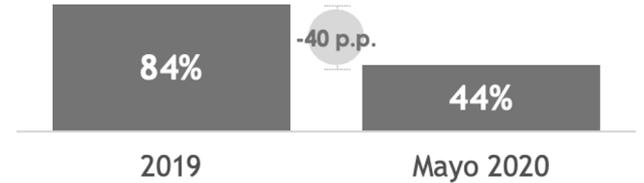
Pasajeros transportados por mes (millones)



Vuelos diarios



Factor de ocupación (%)



Lamentablemente, el impacto de la pandemia fue más profundo y prolongado de lo esperado y los resultados más dramáticos



Proyecciones 2020 en Q2 de ese año

La IATA proyectó pérdidas de US\$ 84.000 millones

La IATA estimó una caída de la demanda (en RPKs) de 55% en 2020

LATAM previó en la JOA 2020 una recuperación a diciembre 2020 de aproximadamente 50-70% de la capacidad (en ASKs)



Resultados finales 2020

Las pérdidas reales fueron de US\$137.800 millones

La caída en la demanda fue de 66% versus 2019

El grupo llegó a 38% de la capacidad vs 2019

LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Perú, Colombia, Ecuador y los Estados Unidos y, posteriormente, Brasil se acogieron de manera voluntaria a un proceso de reorganización financiera del Capítulo 11 de los Estados Unidos.

26 de mayo de 2020



Desde el inicio de la crisis, y durante los últimos 20 meses hemos fijado prioridades claras con foco en gestionar la crisis, pero también imaginando el futuro de LATAM



1. Revisión profunda e integral del negocio, aprovechando la crisis y las oportunidades que ofrece el Capítulo 11.

- Organizacional - simplificación de procesos y revisión integral de la estructura
- Identificación de eficiencias y simplificación de flota
- Financiera - reestructuración de costos, revisión y negociación de contratos



2. Mantención de las operaciones regulares y recuperación de la capacidad pre-pandemia lo más rápido posible

- Mantención de operaciones de carga
- Excelencia en la ejecución operacional
- Acompañamiento ágil de la recuperación de la demanda de pasajeros
- NPS cercano a 50 pts
- Grupo de líneas aéreas más puntual del mundo*

Desde el inicio de la crisis, y durante los últimos 20 meses hemos fijado prioridades claras con foco en gestionar la crisis, pero también imaginando el futuro de LATAM



3. Revisión de nuestro portafolio e identificación de oportunidades de Mercado

- Cierre de operaciones domésticas en Argentina y crecimiento en Colombia
- Crecimiento de operación carguera de 80% al 2023
- Aprovechamiento de oportunidades comerciales en la crisis



4. Adaptación del grupo al entorno, con visión de ser un activo para las sociedades donde participamos

- Compromiso con la sostenibilidad
- Énfasis en nuestra relación con clients y colaboradores, siendo más Justos, Empáticos, Transparentes y Simples (LATAM JETS)
- Compromiso con la diversidad e inclusión

Los avances de la reestructuración operacional y financiera son considerables



COSTOS TOTALES

Reducción de 40% en costos durante los primeros tres trimestres del 2021 versus 2019, frente a una operación (medida en ASKs) de sólo 39%.



FLOTA

Optimización de la flota de 340 aeronaves a 302 (al 3Q 2021), con mejores condiciones y contratos de pago variable extendidos.



CONTRATOS

Renegociación de más de 8.400 contratos desde la fecha del filing, tanto con proveedores, prestadores de servicios y arrendamiento de flota.



REMUNERACIONES Y EMPLEADOS

Redimensionamiento del grupo para adaptarnos al entorno de demanda muy afectado y muy incierto.

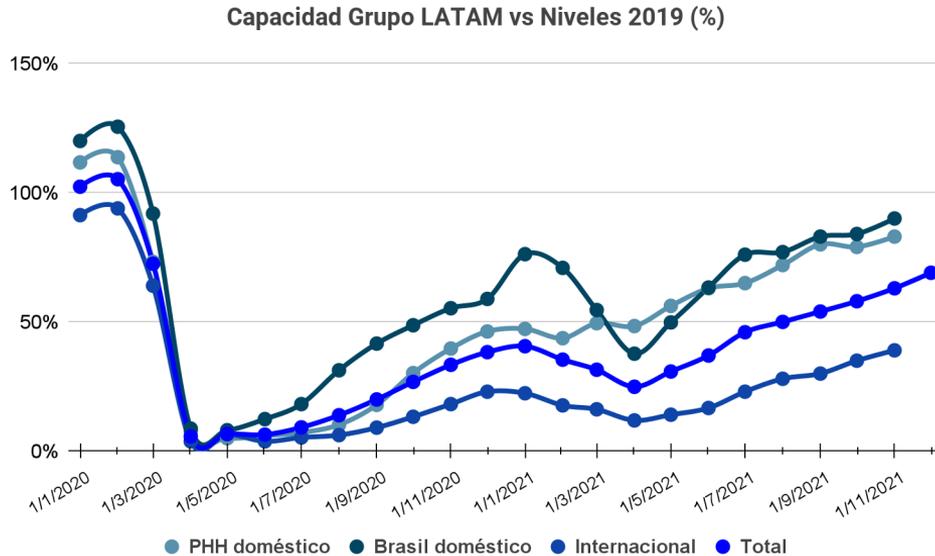


VARIABILIZACIÓN DE COSTOS

Aumentar proporción de costos variables desde un 65% en 2019 a cerca de 80% durante 2021 y 2022.

Los esfuerzos realizados permitirán al grupo generar **US\$ 900 millones en ahorros en costos al año.**

A pesar de un entorno volátil, el grupo ha sido capaz de mejorar su participación de mercado



Participación (2019 vs sep 2021)

	Airlines Chile	1ro	>	1ro
		54%		58%
	Airlines Brasil	2do	>	1ro
		38%		38%
	Airlines Perú	1ro	>	1ro
		63%		72%
	Airlines Ecuador	2do	>	1ro
		32%		59%
	Airlines Colombia	2do	>	2do
		25%		27%



Este trabajo permitirá al grupo retornar a su rentabilidad que tenía pre-pandemia en 2024 y superarla en el 2025

DESTACADOS DEL PLAN DE NEGOCIOS:



En capacidad (ASKs) proyectada, **se espera volver a los niveles pre pandemia en el 2024** y a un **crecimiento del 7% al 2026**, comparado con 2019.

- **Recuperación total del mercado doméstico y del internacional al 2022 y 2024 respectivamente.**



Ingresos totales aumentarían 13% al 2026; los de pasajeros crecerían 8% mientras que los de carga alcanzarían un incremento de 59% respecto de 2019.



Se implementaron iniciativas para reducir costos por US\$900 millones anuales, junto a un aumento de la variabilización de los costos desde un 65% en 2019 a un 80% en 2021-2022.



El grupo proyecta el CASK (costo por ASK) ex-combustible, ex-inflación de US\$3.3 centavos en 2024, con ciertas operaciones domésticas incluso por debajo de esa cifra, lo que sería lo más competitivo para un grupo de aerolíneas "full service"



Aumento del resultado operacional de 78% a 2026, comparado con el periodo pre pandemia.



Proyección de un margen operacional de un 11,2% en 2026, el más alto desde 2010.

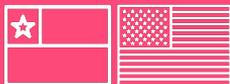


Flujo de caja neto (free cash flow) positivo en 2023.

Fortalezas del Plan de Reorganización



Fruto de un proceso de más de 4 meses de negociación robusto y en concordancia con todas las partes.



Es un plan consensual apoyado por un grupo de acreedores (que representan más del 70% del pasivo de la clase afectada) y más del 50% de los accionistas, lo que **nos permite conciliar la ley chilena con la regulación de los Estados Unidos.**



Este apoyo es importante porque **solo se emerge de Capítulo 11 con el apoyo de los acreedores** afectados y según la legislación chilena, **requiere de la aprobación de los accionistas para la implementación** de la nueva estructura de capital para llevarlo a cabo.



Involucra a los accionistas otorgándoles derecho a participar preferentemente en la suscripción las nuevas acciones de pago y bonos convertibles en acciones. **Los trata equitativamente, otorgando los mismos derechos** y permitiéndoles participar de forma *pro-rata*.



Cuenta con fondos garantizados (de la emisión de acciones de pago y los bonos convertibles) por los acreedores y los accionistas soportantes* en el plan, lo que **fomenta la factibilidad de su confirmación e implementación.**



*: Grupo Cueto, Delta Air Lines y Qatar Airways.

LATAM presentó un Plan de Reorganización consensuado que considera un aumento de capital de aproximadamente US\$10,5 mil millones

AUMENTO DE
CAPITAL:
~US\$10,5 MIL MILLONES

US\$800 millones -

Emisión de nuevas
acciones de pago

US\$9.656 millones -

Tres clases de bonos convertibles (A, B, C)

La clase B y parte de la clase C implican nuevos fondos. Por otro lado, la clase A y el remanente de la clase C se suscriben con dación en pago de las acreencias pre-petition.



Estos instrumentos y sus respectivos backstops permiten captar US\$5.442 millones en fondos frescos y necesarios para completar el proceso de reestructuración.



Adicionalmente el plan contempla contratar nueva deuda por US\$2.750 millones. En total los nuevos recursos serán de US\$8.192 millones.

¿Qué características tienen los instrumentos de financiamiento*?

EMISIÓN DE ACCIONES DE PAGO (US\$800 MM)

Ofrecidas de manera preferente a los accionistas:

Aumento de capital por US\$800 millones

Considera un descuento de 13,73% respecto al valor patrimonial estimado (equity value) de LATAM a nivel consolidado

Totalmente respaldada por el Grupo Cueto, Delta Air Lines y Qatar Airways, y Grupo Evercore

EMISIÓN DE BONOS CONVERTIBLES (US\$9.656 MM)

Tres distintas clases ofrecidas preferentemente a los accionistas:

(A) US\$1.467 millones destinados a ser dados en dación en pago de acreencias

(B) US\$1.373 millones en nuevos fondos

Respaldada por los accionistas soportantes**

(C) US\$6.816 millones entre nuevos fondos y dación en pago de acreencias

Respaldada por ciertos acreedores no garantizados

CONTRATACIÓN DE NUEVA DEUDA (US\$2.750 MM)

Emisión de instrumentos de deuda por ~US\$2.250 millones

Nueva línea de crédito rotativa por US\$500 millones (conocida como Revolving Credit Facility “RCF”)

Refinanciación o renegociación de los contratos de arrendamiento previos al proceso, de la línea de crédito comprometida RCF y de la línea de motores de repuesto

* Sujeto a las modificaciones que pueda tener el Plan propuesto.

** Grupo Cueto, Delta Air Lines y Qatar Airways.

LATAM tendrá una estructura robusta post-salida de Capítulo 11

Datos Claves:

Enterprise value estimado:
US\$14 mil millones

Equity value estimado:
US\$7,61 mil millones

Liquidez de salida:
US\$2,76 mil millones

Deuda total de salida:
US\$7,26 mil millones

Estructura de Capital Pro-Forma:

Arrendamientos financieros	US\$1.798 millones
Arrendamientos operativos	US\$2.837 millones
Línea de crédito comprometida (RCF)	US\$600 millones, no disponible al salir
Nueva línea de crédito comprometida (RCF)	US\$500 millones, no disponibles al momento de salir
Líneas de crédito de repuesto existentes	US\$273 millones
Nuevo préstamo a plazo o bono	US\$2.250 millones
Financiación PDP	US\$98 millones

Estructura de Propiedad Pro-Forma*

~ 34% accionistas

- Si los accionistas soportantes suscribieran la totalidad de los bonos Clase B + su prorrata del ERO, representarían un 27% y los otros accionistas el restante.

~ 66% acreedores

Gobernanza:

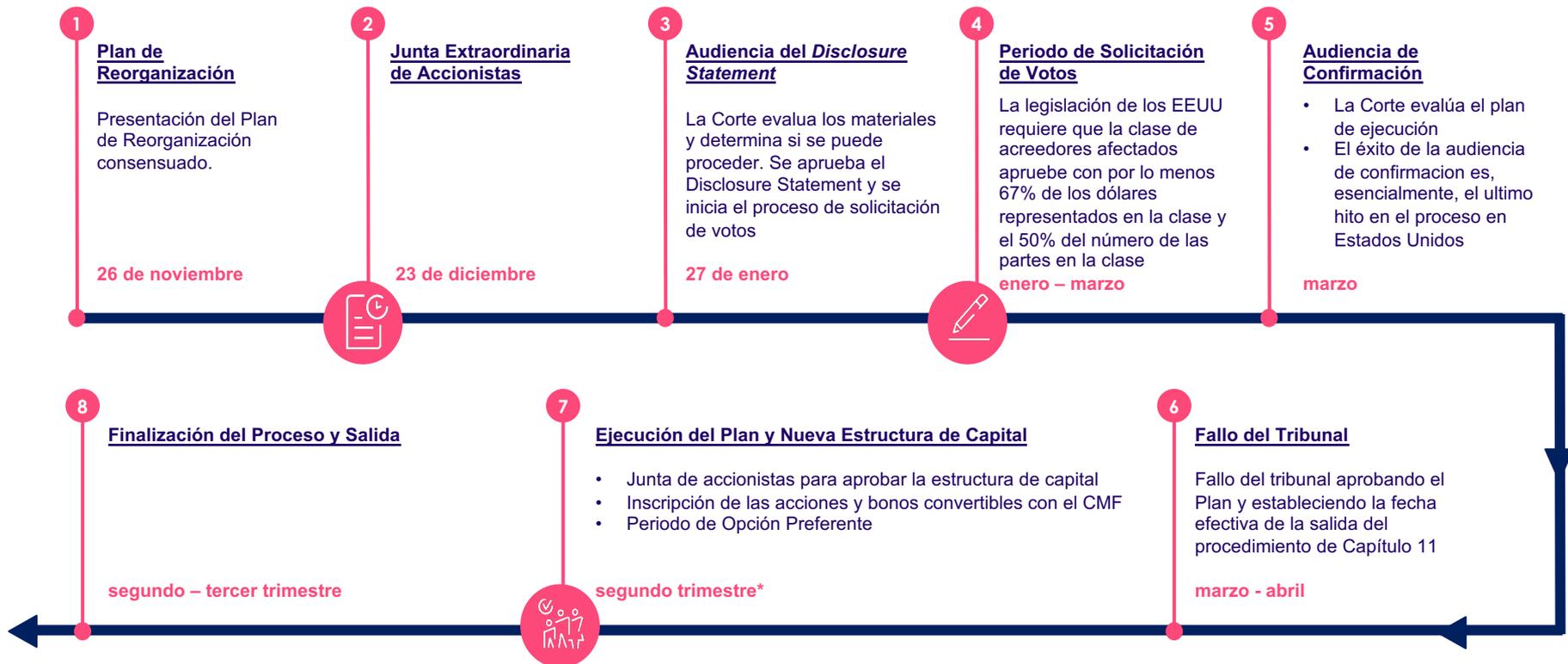
Sujeto a las normas aplicables y de no mediar una elección por los accionistas minoritarios, 5 puestos del directorio serían electos por el grupo de acreedores representado por Evercore y 4 serían electos por los accionistas soportantes que participan en el RSA**.

Se propondría a los accionistas la modificación de los estatutos de modo que durante 2 años, la aprobación de las materias del Art. 67 LSA deba ser aprobada por 73% en lugar de 2/3.

*La estructura de propiedad final dependerá de la participación de los accionistas en la suscripción de las acciones de pago y los bonos convertibles.

**Según el acuerdo de accionistas que acordarán los acreedores representados por Evercore y los accionistas soportantes (Grupo Cueto, Delta Air Lines y Qatar Airways).

Pasos que siguen tras la presentación del plan



* Aún cuando todas las fechas son solamente estimativas, ésta en especial depende del cumplimiento de los hitos propios de esta etapa y que han de suceder a la celebración de la junta de accionistas que se prevé.

Este plan es la mejor alternativa para salir de Capítulo 11 y nos va a permitir emerger fortalecidos con un posicionamiento único en Latinoamérica



1. Es un plan sólido y equitativo con todos los interesados y cumple tanto con la legislación chilena como la estadounidense.



2. La parte del plan que implica aporte de nuevos recursos (i.e. el aumento de capital mediante emisión de acciones de pago (ERO) y los bonos convertibles clase B y C) son respaldados al 100% lo que fomenta la factibilidad del plan.



3. Permite salir del Capítulo 11 con una estructura de capital fortalecida, un nivel de endeudamiento conservador y menor que pre-Capítulo 11, y una liquidez adecuada en un periodo de incertidumbre que continúa para la aviación mundial.



4. El trabajo de optimizar la estructura de costos del grupo significa que LATAM saldrá con un costo unitario de los más bajos en la región.



5. LATAM es el grupo de aerolíneas líder en Latinoamérica con un producto único en la región y afiliadas que han aumentado su participación de mercado doméstico incluso en tiempos de pandemia.



23 de diciembre

Junta Extraordinaria de Accionistas

Roberto Alvo
Gerente General