

## **LATAM RELATA MELHORIAS CONTÍNUAS DE RECEITA E DE CUSTO POR ASK (EXCLUINDO O COMBUSTÍVEL) E PRETENDE SAIR DO CAPÍTULO 11 DURANTE O SEGUNDO SEMESTRE DE 2022**

Santiago, Chile, 9 de março de 2022 - LATAM Airlines Group S.A. (IPSA: LTM), anunciou hoje seus resultados financeiros consolidados para o quarto trimestre encerrado em 31 de dezembro de 2021. "LATAM" ou "a Sociedade" faz referência à entidade consolidada, que inclui as companhias aéreas de passageiros e carga afiliadas na América Latina. Todos os valores foram elaborados conforme as Normas Internacionais de Relatório Financeiro (IFRS) e são expressos em dólares americanos. A taxa cambial média em real brasileiro / dólar americano para o trimestre foi de R\$5,58 por dólar.

### **DESTAQUES**

- Durante o quarto trimestre, a melhoria contínua dos níveis de tráfego aéreo como resultado da flexibilização das restrições de viagem e do processo de vacinação, tanto na região como no mundo, refletiu-se em mais um trimestre de melhoria das operações da LATAM, atingindo 63,5% dos níveis do mesmo período de 2019 (medidos em ASKs). O resultado corresponde a um aumento de capacidade de 29.6% em comparação com o terceiro trimestre de 2021, ainda impulsionado principalmente pelas operações domésticas, uma vez que o segmento internacional registra um atraso. Em termos de capacidade doméstica, as afiliadas de língua espanhola e a afiliada brasileira finalizaram o ano atingindo 89,1% e 92,9% dos níveis de dezembro de 2019, respectivamente.
- A receita operacional total no quarto trimestre de 2021 foi de 1,995 bilhão de dólares, 30,5% abaixo dos níveis de 2019, embora estes continuem a apresentar uma trajetória de melhoria liderada pela tendência de recuperação do tráfego de passageiros, com o total das receitas operacionais apresentando um aumento de 51,9% em relação ao terceiro trimestre anterior de 2021. No que diz respeito às diferentes linhas de receitas, as receitas dos passageiros diminuíram 40,5% e outras receitas reduziram 50,5% em relação a 2019, enquanto as receitas de carga aumentaram em comparação com o contexto pré-pandêmico, melhorando 66,0% em relação a 2019. Para o ano de 2021, as receitas da empresa atingiram 5,111 bilhões de dólares, queda de 51% em relação a 2019, decorrente dos impactos da pandemia de COVID-19.
- Tal como nos trimestres anteriores de 2021, as operações das afiliadas da LATAM nas operações de carga apresentaram um desempenho sólido, com um aumento das receitas de 66% em relação ao mesmo período de 2019, chegando a 464,8 milhões de dólares. A recuperação lenta das operações internacionais ainda restringe a capacidade de carga (medida em ATKs) abaixo dos níveis pré-pandêmicos, com uma diminuição de 15% em relação ao mesmo período de 2019. No entanto, a forte tendência de crescimento dos rendimentos, que aumentaram 12,1% a cada trimestre e atingiram um aumento de 84,4% em relação a 2019, acompanhada de fatores de carga favoráveis após um aumento de 3.3 p.p. em relação a 2019, tem mais do que compensado as limitações de capacidade, resultando em outro trimestre forte para a LATAM Cargo.
- O total das despesas operacionais foi de 1,992 bilhão de dólares no quarto trimestre de 2021, o que representa uma redução de 23,7% em relação ao mesmo período de 2019, na sequência dos esforços de reestruturação de custos do grupo. Durante o trimestre, o grupo apresentou reduções significativas nas linhas de despesas, tais como Outras Despesas Operacionais (-29,9% em comparação a 2019) e Salários e Benefícios (-26,5% em comparação a 2019), enquanto os custos relacionados a operações, tais como Combustível de Aeronaves e Outras Taxas de Arrendamento e de Desembarque continuam abaixo dos

níveis pré-pandêmicos de 2019, mas têm mostrado um aumento nos últimos trimestres impulsionado pela recuperação operacional e por aumentos expressivos no preço dos combustíveis. A recuperação das operações conduziu a uma melhoria significativa do CASK do grupo (custo por ASK), como resultado das diversas medidas de custo realizadas pela LATAM. O CASK excluindo o combustível melhorou 25,0% em comparação com o terceiro trimestre de 2021, de 7,4 centavos de dólar para 5,6 centavos de dólar. À medida que as operações continuam a normalizar, o grupo espera que esta tendência continue, refletindo as eficiências de custo implementadas durante o processo de reestruturação que resultarão em mais de 900 milhões de dólares em economias anuais.

- Notavelmente, pela primeira vez desde o início da pandemia, o grupo apresentou um resultado operacional trimestral positivo, que ascendeu a 73,4 milhões de dólares americanos durante o trimestre. A perda líquida atribuível aos acionistas atingiu os 2,755 bilhões de dólares, fortemente afetada por um subsídio de avaliação de ativos de impostos diferidos, relacionado com perdas fiscais acumuladas que a Sociedade não espera utilizar num futuro previsível o trimestre e das despesas de reorganização. Este resultado compara-se a um lucro líquido de 227,1 milhões de dólares no mesmo período de 2019 e a um prejuízo de 691,9 milhões de dólares no terceiro trimestre de 2021.
- Em 26 de novembro de 2021, a LATAM apresentou seu Plano de Reorganização no processo de Capítulo 11, em conformidade com as leis aplicáveis tanto no Chile quanto nos Estados Unidos. O plano recebeu um amplo apoio de mais de 70% dos credores não segurados da LATAM Airlines Group SA e mais de 50% dos acionistas atuais que celebraram um Acordo de Apoio à Reestruturação ("RSA" por sua sigla em inglês) que apoia o plano, e ainda mais apoiado por meio dos respectivos contratos de backstop, apresentados para aprovação pela Vara de Falência. O Plano também é apoiado por cerca de 67% dos portadores de títulos da LATAM 2024 e LATAM 2026. Este apoio é de grande importância para os próximos marcos do processo e para a eventual saída da Capítulo 11, uma vez que a aprovação dos credores nos processos de Capítulo 11 é necessária para aprovação do plano e a aprovação dos acionistas é solicitada, de acordo com a lei chilena, para realizar a reestruturação financeira proposta e o aumento de capital. A aprovação dos procedimentos para solicitar votos sobre o Plano e a aprovação dos contratos de backstop permanecem pendentes na Vara de Falência neste momento.
- Em novembro de 2021, o grupo foi premiado pela S&P Global Corporate Sustainability Assessment (CSA), uma pesquisa que mede o desempenho de sustentabilidade de empresas em todo o mundo, como o melhor grupo em desempenho de sustentabilidade de companhias aéreas nas Américas e classificado em quarto lugar na indústria de aviação mundial. Durante o quarto trimestre, a LATAM também certificou o seu Sistema de Gestão Ambiental no âmbito do programa IATA de Avaliação Ambiental (IEnvA) na fase 1, num total de nove operadores do grupo, incluindo passageiros e carga.

## **COMENTÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO NO ANO DE 2021**

O ano que passou foi marcado por avanços contínuos, de uma perspectiva operacional com um aumento significativo das operações do grupo e um progresso visível nos processos de reorganização da LATAM com a apresentação do seu Plano de Reorganização e também pela implementação de múltiplas iniciativas de poupança de custos. Apesar de um contexto macroeconômico mais desafiador, o grupo adaptou suas operações mantendo sempre seus clientes como prioridade, reestruturou seus custos e frota e aproveitou o tempo para analisar totalmente suas operações, negócios e papel nas sociedades em que o grupo opera.

Do ponto de vista operacional, a LATAM simplificou os processos e redesenhou as estratégias da frota, enquanto que do ponto de vista financeiro se centrou na renegociação de contratos e na reestruturação de custos. Paralelamente, o grupo manteve um importante foco na manutenção de operações regulares e na recuperação da capacidade pré-pandêmica logo que possível. Apesar da volatilidade e da evolução dos cenários relacionados com a COVID-19 e da procura de passageiros afetada, o grupo trabalhou diligentemente para restaurar a sua rede e rentabilidade, aumentando as operações (medidas em ASKs, em comparação com o ano de 2019) de 39,8% em janeiro de 2021 para 70,1% no final do ano, em dezembro de 2021.

Os resultados destes esforços refletem-se no posicionamento da LATAM e das suas afiliadas nos respectivos mercados internos. Ao mesmo tempo, a LATAM foi reconhecida como o grupo de companhias aéreas mais pontual do mundo pelo Guia Oficial de Companhias Aéreas em 2021, e o NPS do grupo, um indicador que mede a satisfação de nossos clientes, atingiu recordes durante o ano.

Além disso, a LATAM lançou a sua estratégia de sustentabilidade a longo prazo em maio de 2021, que se baseia nos principais pilares das alterações climáticas, da economia circular e do valor compartilhado, e inclui compromissos para uma LATAM neutra em termos de carbono até 2050, zero resíduos para aterros até 2027 e para proteção de ecossistemas icônicos na América do Sul. Um dos anúncios mais importantes foi a primeira etapa de um plano para ações de conservação e reflorestamento em ecossistemas icônicos da região, com a orientação da The Nature Conservancy (TNC).

Até o final de 2021, o grupo LATAM atingiu o marco de 200 milhões de vacinas COVID 19 transportadas gratuitamente desde o início da pandemia no Brasil, Chile, Equador e Peru, como parte do programa do Plano de Solidariedade. Além disso, durante o quarto trimestre, a LATAM Airlines Equador lançou o programa uniforme de reciclagem "Segundo Voo", em parceria com a Associação María Auxiliadora Toquilleras da cidade de Sigsig e a Associação de Artesãos Mushuk Pakari (New Dawn) da cidade de Cañar. As peças foram transformadas em bolsas, bolsas, colares, brincos, pulseiras e joias.

No que diz respeito aos seus investimentos estratégicos, durante 2021 o grupo continuou a transformar a experiência de viagem dos seus passageiros com a renovação de cabines, completando 26 aeronaves no ano, elevando o total da LATAM para 115 aeronaves com interiores renovados. Além disso, no Brasil, o grupo tem continuado a equipar aeronaves com conectividade Wi-Fi, atingindo um total de 50 aeronaves até o final do ano.

Ao longo do ano passado e em parte devido ao processo de Reorganização, o grupo conseguiu implementar uma das estruturas de custos mais competitivas da região. Conforme anunciado em 9 de setembro de 2021 no plano de negócios de cinco anos do grupo, delineando as principais projeções financeiras e operacionais, a LATAM espera alcançar uma recuperação total da demanda doméstica e internacional até 2022 e 2024, respectivamente. Além disso, prevê-se que a situação financeira de 2024 esteja em conformidade com os valores pré-pandêmicos, acompanhados de um CASK excluindo combustível, excluindo inflação estimado em 3,9 centavos de dólar, representando uma melhoria de 0,6 centavos comparado a 2019, o que tornaria a LATAM um dos mais competitivos grupos de companhias aéreas para um "serviço completo". Isto é o resultado das significativas iniciativas de reestruturação no que diz respeito à frota, à mão-de-obra, digitalização e simplificação de processos que representam mais de 900 milhões de dólares em economia de custos.

Depois de ter apresentado o seu Plano de Reorganização em 26 de novembro de 2021, com amplo apoio dos acionistas, a LATAM continua a avançar para uma saída bem-sucedida do processo de reorganização do Capítulo 11 e está atualmente pendente da aprovação dos procedimentos para solicitar votos sobre o Plano e a aprovação dos contratos de backstop na Vara de Falência. O grupo está preparado para emergir como líder

na região, com um balanço patrimonial forte, liquidez inigualável e uma estrutura de custos muito competitiva, o que permitirá o crescimento contínuo da rede.

## **DISCUSSÃO DA GESTÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS DO QUARTO TRIMESTRE DE 2021**

As receitas totais no quarto trimestre de 2021 totalizaram US\$1,995 bilhão, em comparação a US\$2,870 bilhões no mesmo período de 2019. O resultado aponta um declínio de 30,5% explicado por uma diminuição de 40,5% nas receitas dos passageiros e uma queda de 50,5% nas outras receitas, parcialmente compensadas pelas receitas de carga, que atingiram um aumento de 66% em comparação a 2019. Durante o trimestre, as receitas dos passageiros e da carga representaram 73,9% e 23,3% das receitas operacionais totais, respectivamente, com as receitas dos passageiros aumentando continuamente, proporcionalmente à recuperação das viagens aéreas. Em comparação com o terceiro trimestre de 2021, todas as três linhas de receitas apresentaram aumento de um trimestre em relação ao outro, com o aumento das receitas totais chegando a 51,9%.

**A receita de passageiros** no trimestre foi 40,5% inferior ao mesmo período de 2019, alinhada com a diminuição observada no tráfego, medida em RPKs, de 37,7% em comparação a 2019, além de uma redução de 4,5% nos rendimentos em relação a 2019. Apesar do exposto, a flexibilização das restrições de viagem durante o trimestre, especialmente as relacionadas com o fechamento das fronteiras no Chile e na Argentina, bem como as restrições internacionais de viagem para passageiros brasileiros, têm resultado na contínua recuperação do tráfego aéreo na região, atingindo um aumento de 40,3% no tráfego em comparação com o terceiro trimestre de 2021 (medido em RPKs), acompanhado de um aumento de 14,9% nos rendimentos de um trimestre para outro. Os fatores de carga no trimestre atingiram 81,3%, representando uma queda de 1,6 p.p. em relação aos níveis pré-pandêmicos no quarto trimestre de 2019, e como resultado, as receitas por ASK (RASK) foram 6,3% inferiores a 2019. No entanto, em comparação com o terceiro trimestre de 2021, os fatores de carga aumentaram 6,2 p.p. e as receitas por ASK aumentaram 24,4%.

**As receitas de carga** aumentaram 66,0% no trimestre, em comparação com o mesmo período de 2019, totalizando 464,8 milhões de dólares, fortemente impulsionados pelo forte desempenho dos cargueiros. Uma parte importante deste resultado foi a tendência crescente dos rendimentos, que registrou um aumento de 84,4% em relação a 2019, além da presença de mercados sólidos de importação e exportação durante o período. Os ATKs totais foram 15,0% inferiores aos níveis de 2019 durante o trimestre, principalmente afetados pela restrição da capacidade de porões para operações internacionais, porém os ATKs de carga aumentaram 21,4% em relação ao mesmo período de 2019. No geral, as operações de carga atingiram um fator de carga de 59,7% durante o trimestre, o que representa um aumento de 3,3 p.p. em relação a 2019. Como já foi anunciado, a LATAM continua a aproveitar as oportunidades do setor, com dez aeronaves B-767 de passageiros que estão sendo convertidas em aeronaves de carga entre 2021 e 2023. O primeiro cargueiro convertido foi entregue em dezembro de 2021, enquanto dois outros já iniciaram seu processo de conversão, com entregas esperadas no primeiro e segundo trimestre de 2022, respectivamente.

**Outras receitas** totalizaram 55,9 milhões de dólares no quarto trimestre de 2021, uma redução de 50,5% em relação ao mesmo período de 2019. Esta diminuição é explicada principalmente pela suspensão prevista de alguns dos fundos compensatórios recebidos da Delta como parte do contrato assinado em 2019, além da redução das receitas de arrendamento de aeronaves devido à redução do número de aeronaves subarrendadas (durante o quarto trimestre de 2019, a LATAM tinha onze aeronaves subarrendadas a terceiros, incluindo aeronaves de fuselagem larga, contra apenas uma no quarto trimestre de 2021).

As **despesas operacionais totais** no quarto trimestre totalizaram US\$1,992 bilhão, representando uma redução de 23,7% em comparação ao mesmo período de 2019. Apesar do aumento considerável dos preços dos combustíveis, esta diminuição reflete os esforços do grupo para reestruturar os seus custos, além de um nível de operações ainda abaixo do contexto pré-pandêmico de 2019. Os principais motivos das alterações nas despesas operacionais do trimestre são:

- Os **salários e benefícios** diminuíram 26,5% em comparação a 2019, explicado pela queda de 29,6% no quadro de funcionários médio no trimestre em relação ao quarto trimestre de 2019 e pela desvalorização das moedas locais na região, especialmente, Chile e Brasil. Além disso, em 2021, as afiliadas no Brasil, Equador e Peru terceirizaram partes importantes de suas operações aeroportuárias para melhorar ainda mais a eficiência, ajudando a diminuir ainda mais os custos.
- Os **custos de combustível de aeronaves** diminuíram 24,4% em comparação a 2019, resultado de uma redução de 30,9% no consumo total de combustível devido a operações reduzidas em comparação com os níveis pré-pandêmicos. No entanto, o preço dos combustíveis (excluindo hedges) tem apresentado uma tendência ascendente significativa, especialmente durante o segundo semestre, que se acentuou durante o quarto trimestre, atingindo um aumento de 10,0% e 77,6% em relação aos mesmos períodos de 2019 e 2020, respectivamente (+13% comparado ao 3º trimestre de 2021). A partir de 31 de dezembro de 2021, a LATAM reconheceu um ganho de 10,1 milhões de dólares em relação aos contratos de hedging, o que se compara a uma perda de 14,3 milhões de dólares durante o mesmo período de 2020 para o mesmo conceito.
- **As comissões aos agentes** diminuíram 33,1% em relação ao quarto trimestre de 2019, alinhadas com a diminuição de 40,5% nas receitas dos passageiros em relação a 2019.
- **A depreciação e a amortização** diminuíram 20,0% em relação a 2019. Tal como nos períodos anteriores, o grupo continua a observar uma tendência de redução dos seus custos de depreciação em relação a 2019, após a redução do tamanho da frota, efeito que foi acentuado com as rejeições da frota de fuselagem larga. A frota total da LATAM foi reduzida de 342 aeronaves no final de 2019 para 304 aeronaves a partir de 31 de dezembro de 2021. No entanto, e à medida que as operações aumentam, estes efeitos também estão sendo compensados pelo aumento das tarefas de manutenção de acompanhamento associadas à devolução de aeronaves em serviço e às reparações em motores e componentes.
- **Outras taxas de arrendamento e de pouso** diminuíram 32,9% em relação a 2019, como resultado das operações reduzidas.
- **As despesas de serviço de passageiros** diminuíram 58,8% em relação a 2019, explicadas por uma redução de 25,6% no número de passageiros transportados durante o trimestre, que totalizou 14,8 milhões, além das restrições do serviço de bordo impostas por alguns países devido à pandemia.
- **As despesas de arrendamento de aeronaves**<sup>1</sup> somaram 62,1 milhões de dólares, representando um aumento de 18,7 milhões de dólares em relação ao terceiro trimestre de 2021, devido ao aumento das operações no trimestre. Certos contratos de pagamento variável da frota foram aprovados pela Vara de Falência, tanto no segundo como no terceiro trimestre de 2021. Além disso, durante o quarto trimestre, o grupo concluiu negociações para prorrogar os contratos de pagamento variável que deveriam terminar em 31 de dezembro de 2021.

---

<sup>1</sup> Durante 2021, a companhia alterou os Contratos de Arrendamento de Aeronaves que incluíam pagamentos de arrendamento com base em Power by the Hour (PBH), no início do contrato, para pagamentos de aluguel fixo. Um ativo de direito de uso e um passivo de arrendamento foram reconhecidos como resultado dessas alterações na data da modificação do contrato, mesmo que inicialmente tenham prazo de pagamento variável. Como resultado da aplicação da política contábil de arrendamento, os ativos de direito de uso continuam sendo amortizados linearmente pelo prazo do arrendamento a partir da data de modificação do contrato. As despesas do exercício incluem: custo de arrendamento para pagamentos variáveis (aluguel de aeronaves), bem como as despesas decorrentes da amortização dos ativos de direito de uso desde o início do contrato (incluídos na linha de Depreciação) e juros de passivo de arrendamento (incluído no passivo de arrendamento).

- **As despesas de manutenção de aeronave** diminuiu 4,9% em comparação a 2019, atingindo 121.7 milhões de dólares. Conforme ilustrado no plano de negócios quinquenal da LATAM, o grupo espera um aumento relativo das despesas de manutenção em comparação com os níveis de operação, tendência que deverá continuar durante a maior parte de 2022, à medida que as operações se recuperam devido à recuperação dos custos e das operações associadas à devolução da aeronave em serviço após períodos prolongados de inatividade e reparações do motor.
- **Outras despesas operacionais** diminuíram 29,9% em relação a 2019, principalmente devido à redução dos custos variáveis da tripulação, sujeitos ao nível de operações.

### **Resultados não operacionais**

- **A receita de juros** no trimestre foi de 6,3 milhões de dólares, o que representou uma diminuição de 37,6% em relação ao mesmo período de 2019. Esta redução é explicada principalmente por restrições de investimento em dinheiro decorrentes das limitações do Capítulo 11, segundo o qual parte do saldo em caixa da empresa deve ser detido em bancos autorizados e, portanto, sujeito a taxas de investimento mais baixas. Estas restrições começaram a produzir efeitos no terceiro trimestre de 2020.
- **A despesa de juros** aumentou 32,3% em relação a 2019, para 216,9 milhões de dólares no quarto trimestre de 2021. Até o término do ano, a empresa havia realizado quatro retiradas do financiamento DIP desde a apresentação do pedido de proteção voluntária nos termos do Estatuto de reorganização financeira do Capítulo 11 dos EUA, em 26 de maio de 2020, que aumentaram a dívida pendente em 1,95 bilhão e levaram a um aumento de juros acumulados de aproximadamente 253,6 milhões de dólares.
- Sob **Outras receitas** (despesas), a Sociedade registrou despesas de 1,383 bilhão de dólares durante o trimestre, em comparação com despesas de 1,3 milhão de dólares em 2019. Este impacto foi explicado por processos de reorganização num total de 1,382 bilhão de dólares durante o trimestre, principalmente devido a despesas associadas à renegociação de contratos de frota, parcialmente compensadas por um ganho cambial de 12 milhões de dólares no período.

**A perda líquida** no quarto trimestre foi de 2,755 bilhões de dólares, notadamente afetada por um subsídio de avaliação de ativos de impostos diferidos, relacionado com perdas fiscais acumuladas que a Sociedade não espera utilizar num futuro previsível num total de 1,252 bilhão de dólares, mais os custos de reestruturação acima referidos registrados em outras despesas. Este resultado compara-se a um lucro de 227,1 milhões de dólares no mesmo período de 2019 e a um prejuízo de 691,9 milhões de dólares no terceiro trimestre de 2021.

### **LIQUIDEZ E FINANCIAMENTO**

Ao final do trimestre, a dívida financeira da LATAM totalizou 7,4 bilhões de dólares, uma redução de US\$ 87,6 milhões em relação ao trimestre anterior.

No final do quarto trimestre de 2021, a LATAM reportou US\$ 1,047 bilhão em caixa e equivalentes de caixa, incluindo certos investimentos de alta liquidez contabilizados como outros ativos financeiros circulantes. Além disso, a partir da data de publicação, a LATAM tinha acesso a 1,25 bilhão de dólares de liquidez comprometida no financiamento DIP, 424,5 milhões de dólares restantes da Parcela A, 375,5 milhões de dólares da Parcela C e 450 milhões de dólares americanos da Parcela B.

Em relação ao *hedging*, o principal objetivo da política de *hedge* da LATAM é proteger o risco de liquidez de médio prazo dos aumentos nos preços dos combustíveis, enquanto se beneficia das reduções dos preços dos combustíveis. Assim, a LATAM realiza o *hedge* de uma parte de seu consumo de combustível estimado. As

posições de cobertura por trimestre para os próximos meses a partir de 31 de dezembro de 2021 são apresentadas na tabela abaixo:

	1Q22	2Q22	3Q22	4Q22
<b>Posições de hedge</b>				
Consumo estimado de combustível	25%	30%	17%	14%

## MARCOS DO CAPÍTULO 11

Em 26 de maio de 2020 e à luz dos efeitos do COVID-19 na indústria de aviação mundial, o LATAM Airlines Group SA e suas afiliadas no Chile, Peru, Colômbia, Equador e Estados Unidos (coletivamente, os Devedores) entraram com um pedido de proteção voluntária nos termos do Estatuto de reorganização financeira do Capítulo 11 dos EUA. Este processo de reorganização oferece à LATAM a oportunidade de trabalhar com os credores do grupo e outros stakeholders para reduzir seu endividamento, acessar novas fontes de financiamento e continuar operando, ao mesmo tempo que permite ao grupo adaptar seus negócios à nova realidade.

Numerosas audiências foram realizadas perante o Honorável Juiz Garrity no Tribunal de Falências dos Estados Unidos para o Distrito Sul de Nova York (o Tribunal dos EUA), em que os devedores solicitaram autoridade para, entre outras coisas, continuar a fazer pagamentos de curso normal, continuar a pagar a folha de pagamento dos funcionários e rejeitar contratos de pré-licitação (incluindo contratos de arrendamento de aeronaves), que até o momento foram todos aprovados pelo Tribunal dos Estados Unidos, sujeitos a certas limitações.

Em 9 de julho de 2020, a LATAM Airlines Brasil requereu assistência no mesmo processo de reorganização voluntária do Capítulo 11 que a LATAM Airlines Group SA e suas afiliadas no Chile, Peru, Colômbia, Equador e Estados Unidos, tornando-se, assim, uma Devedora, a fim de se reestruturar sua dívida e administrar de forma eficaz sua frota de aeronaves, permitindo a continuidade operacional.

Um financiamento de devedor em posse ("DIP") de 2,45 bilhões de dólares foi aprovado em 19 de setembro de 2020. Posteriormente, em 18 de outubro de 2021, a Vara de Falência dos EUA aprovou uma proposta da Parcela B de 750 milhões de dólares da Oaktree Capital Management, L.P. ("OCM") e da Apollo Management Holdings, L.P. ("Apollo") e determinados fundos, contas e entidades aconselhados pela OCM e pela Apollo, dando acesso à LATAM a um total de até 3,2 bilhões de dólares. A partir de 31 de dezembro de 2021, foram efetuados quatro saques do financiamento DIP, com 1,25 bilhões de dólares de financiamento não retirados do DIP. Os detalhes dos fundos sacados e disponíveis por parcela é descrito no quadro seguinte:

	Linha comprometida (US\$ milhões)	Montante sorteado (US\$ milhões)	Quantia disponível (US\$ milhões)
Parcela A	1,300.0	875.5	424.5
Parcela B	750.0	300.0	450.0
Parcela C	1,150.0	774.5	375.5
Total	3,200.0	1,950.0	1,250.0

À luz do processo de recuperação de empresa em curso, a LATAM anunciou, em 18 de fevereiro de 2022, que procurou e recebeu várias propostas de financiamento para a prorrogação e/ou refinanciamento do atual Contrato de Crédito DIP. Como resultado deste processo, em 18 de fevereiro de 2022 a LATAM apresentou à Corte uma Proposta de Financiamento DIP Alterada e Reafirmada de um grupo de financiadores composto pela Oaktree Capital Management e Apollo Management Holdings (e determinados fundos, contas e entidades indicados por estas partes acima mencionadas), a QA Investments Limited, a Costa Verde Aeronáutica, a Lozuy e Delta Air Lines. A proposta considera uma prorrogação da data de vencimento prevista das três parcelas do DIP existentes até 8 de agosto de 2022, sob reserva de uma prorrogação até o início de 30 de novembro de 2022 e a data em que a RSA for encerrada. A proposta também refinancia e substitui a facilidade Tranche C existente sob o Contrato de Crédito DIP existente e inclui certas reduções nas taxas e juros. Uma versão revisada desta Proposta de Financiamento DIP Alterada e Reafirmada (incluindo algumas emendas adicionais) foi submetida ao Tribunal para sua aprovação em 7 de março de 2022. A partir da data de publicação, a LATAM está atualmente aguardando aprovação da Vara de Falência.

Em 23 de dezembro de 2021, um total de aproximadamente 6.400 pedidos foram apresentados nos processos de recuperação contra as Devedoras, com as Devedoras impugnando ou resolvendo por meio de retirada dos créditos, acordos e ordens judiciais, aproximadamente 3.400 pedidos com valor total de aproximadamente 60 bilhões de dólares. À medida que os devedores continuarem a reconciliar pedidos contra os seus livros e registros, irão impugnar e contestar tais pedidos que determinem que não são válidos ou alegadamente o montante adequado e irão resolver outras disputas de pedidos dentro e fora da Vara de Falência dos EUA. Não pode haver garantias de que quaisquer desses pedidos serão resolvidos a favor das Devedoras. De acordo com a estimativa de pedidos publicada em 26 de novembro de 2021, em contexto com os materiais de blow-out do Plano de Reorganização da LATAM, a estimativa de pedidos reconciliados chega a aproximadamente 8,1 bilhões de dólares no cenário baixo e a 9,3 bilhões de dólares no cenário elevado.

2021 foi um ano cheio de marcos importantes para a LATAM no contexto de seu processo de reorganização. Em 9 de setembro de 2021, as Devedoras divulgaram materiais de blow-out, incluindo sua Carta de Processo de aumento de capital de saída, uma Planilha de Termos Ilustrativa, uma Estimativa de Pedidos Iniciais e uma versão resumida de seu plano de negócios de cinco anos, uma contribuição fundamental para o Plano de Reorganização, contendo dados operacionais e financeiros até 2026. Em seguida, em 26 de novembro de 2021, e dentro do período de exclusividade estabelecido pela Vara de Falência dos EUA, a LATAM apresentou seu Plano de Reorganização, que, conforme previsto desde o início do processo de reorganização, cumpre as leis aplicáveis tanto no Chile quanto nos Estados Unidos.

O plano recebeu um amplo apoio dos acionistas e credores do grupo, confirmado pelo RSA assinado por estas diferentes partes, que, a partir da data de publicação, continuam o apoio formal dos detentores de mais de 70% dos créditos não garantidos, mais de 50% dos atuais acionistas e cerca de 67% dos detentores de títulos da LATAM 2024 e LATAM 2026. Além disso, em 12 de janeiro de 2022, a LATAM anunciou que acordos de backstop separados relacionados ao seu Plano de Reorganização haviam sido assinados com credores e acionistas substanciais, reafirmando o compromisso dessas partes com o plano e sua implementação. Nesta fase, a LATAM está trabalhando ativamente no seu financiamento de saída da Recuperação de Empresas, e pretender emergir do seu processo de reorganização durante o segundo semestre de 2022. A aprovação dos procedimentos para solicitar votos sobre o Plano e a aprovação dos contratos de backstop permanecem pendentes na Vara de Falência neste momento.

No que diz respeito à frota, as Devedoras basicamente concluíram as negociações e apresentaram à Vara de Falência vários acordos, permitindo que a LATAM atinja cerca de 95% das necessidades da frota do grupo - incluindo determinadas aeronaves apoiadas pela EXIM e pela Export Credit Agency (ECAS). Outras negociações



sobre frotas, incluindo a venda de determinados B767 e contratos de manutenção de motores, foram também concluídas e apresentadas para aprovação pela Vara de Falência dos EUA. As negociações tiveram resultados bastante favoráveis, incluindo períodos de pagamento variáveis estendidos, pagamentos de aluguel mais baixos e períodos de pagamento prorrogados, o que, como resultado, gerará economias anuais de fluxos de caixa da frota de 40%, tal como apresentado no plano de negócios quinquenal da LATAM. A frota do grupo totaliza 304 aeronaves a partir de 31 de dezembro de 2021, resultado de 42 rejeições de aeronaves desde o início do processo de recuperação de empresa, 18 incorporações de aeronaves e excluindo os 11 B767s reclassificados como disponíveis para venda (cinco dos quais são aprovados pela Vara de Falência dos EUA para venda à Jetran).

As Devedoras apresentaram à Vara de Falência dos Estados Unidos certas tabelas e declarações de negócios financeiros que estabelecem, entre outras coisas, os ativos e passivos das Devedoras (as “Declarações e Planos”). As Declarações e Cronogramas são preparadas de acordo com os requisitos da lei de falências aplicável e estão sujeitas a possíveis novas alterações ou modificações pelos Devedores.

Embora esses materiais forneçam as informações exigidas pelo Código de Falência e pela Vara de Falência dos Estados Unidos, eles não foram auditados e foram preparados em um formato diferente dos relatórios financeiros consolidados historicamente preparados pelos Devedores de acordo com as normas Internacionais de Contabilidade (IFRS). Certas informações contidas nas Declarações e Cronogramas podem ser preparadas de forma não consolidada. Consequentemente, a substância e o formato das Declarações e Planos podem não permitir uma comparação significativa com as demonstrações financeiras consolidadas regularmente divulgadas publicamente dos Devedores. Além disso, as Declarações e Programas exigidas e apresentadas na Vara de Falência dos Estados Unidos não são preparadas com a finalidade de fornecer uma base para uma decisão de investimento relativa aos títulos das Devedoras, ou créditos contra as Devedoras, ou para comparação com outras informações financeiras que devem ser relatadas de acordo com as leis de valores mobiliários aplicáveis.

## PLANO DE FROTA LATAM

Dado o pedido de reorganização voluntária e reestruturação de sua dívida sob a proteção do processo de Recuperação de Empresas nos Estados Unidos, a LATAM está atualmente avaliando as necessidades de frota adequadas para os próximos anos. Os acordos relativos aos seus compromissos de frota foram celebrados com a Boeing para dois aviões 787 Dreamliner e Airbus para um total de 70 aviões da família A320-Neo, que são 20% mais eficientes em termos de combustível, reafirmando o compromisso da LATAM com uma frota moderna e a sua estratégia de sustentabilidade a longo prazo. As datas de entrega são esperadas até 2028, embora possam ser modificadas como resultado das discussões em curso com os fabricantes de aeronaves no contexto da situação atual.

2022-2028

### Adições

Família Airbus A320-Neo	70
Boeing 787-9	2
<b>ADIÇÕES TOTAIS</b>	<b>72</b>

## **CHAMADA DE CONFERÊNCIA**

Dado o pedido de reorganização voluntária e reestruturação de sua dívida sob a proteção do Capítulo 11 nos Estados Unidos, a Companhia não realizará uma teleconferência após a publicação dos resultados.

A LATAM arquivou suas demonstrações financeiras trimestrais para o período de três meses encerrado em 31 de dezembro de 2021, junto à *Comisión para el Mercado Financiero* do Chile, de 9 de março de 2022. Estas demonstrações financeiras estão disponíveis em espanhol e inglês em <http://www.latamairlinesgroup.net>.

### **Sobre a LATAM Airlines Group S.A.**

LATAM Airlines Group S.A. e suas subsidiárias é o principal grupo de companhias aéreas da América Latina presente em cinco mercados domésticos na região: Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, além de operações internacionais na América Latina e entre a América Latina e a Europa, Estados Unidos e Caribe.

O Grupo possui uma frota de aeronaves Boeing 767, 777, 787, Airbus A321, A320, A320neo e A319.

LATAM Cargo Chile, LATAM Cargo Colômbia e LATAM Cargo Brasil são as subsidiárias de carga da LATAM Airlines. Além de terem acesso aos porões de carga de passageiros do Grupo LATAM Airlines, dispõem de uma frota de 11 aviões de carga, o que aumentará gradualmente para um total de até 21 aviões de carga até 2023.

Operam na rede do Grupo LATAM, bem como em rotas internacionais que são utilizadas exclusivamente para envio de carga. Oferecem uma infraestrutura moderna, uma ampla variedade de serviços e opções de proteção para atender a todas as necessidades do cliente.

Para informações à imprensa da LATAM Cargo, escreva para [comunicaciones.externas@latam.com](mailto:comunicaciones.externas@latam.com). Maiores informações financeiras estão disponíveis em [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).

### **Observação nas Declarações Prospectivas**

Este relatório contém declarações prospectivas. Essas declarações podem incluir as palavras, tais como "pode", "irão", "esperam", "pretende", "antecipa", "estimam", "projeta", "acredita" ou outras expressões similares. As declarações prospectivas são declarações que não são fatos históricos, incluindo declarações sobre nossas crenças e expectativas. Essas declarações se baseiam nos planos, estimativas e projeções atuais da LATAM e, portanto, você não deve confiar excessivamente nelas. As declarações prospectivas envolvem riscos conhecidos e não conhecidos inerentes, incertezas e outros fatores, muitos dos quais fora do controle e dificuldade em prever da LATAM. Advertimos que uma quantidade de fatores importantes poderia fazer com que os resultados reais variem consideravelmente dos contemplados em qualquer declaração prospectiva. Esses fatores e incertezas incluem uma especificidade dos descritos nos documentos que arquivamos junto à Comissão de Valores Mobiliários dos EUA. As declarações prospectivas falam apenas a partir da data em que são feitas, e não assumimos nenhuma obrigação para atualizar publicamente qualquer uma delas, seja à luz de informações novas, eventos futuros, ou de outra forma.

**LATAM Airlines Group S.A.**  
**Resultados Financeiros Consolidados para o Quarto Trimestre de 2021** (em milhares de dólares americanos)

	Para o trimestre findo em 31 de dezembro				
	2021	2020	Var. %	2019	Var. %
<b>RECEITAS</b>					
Passageiros	1,475,129	456,081	223.4%	2,477,675	-40.5%
Carga	464,814	354,821	31.0%	279,986	66.0%
Outras	55,914	86,626	-35.5%	112,941	-50.5%
<b>TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS</b>	<b>1,995,857</b>	<b>897,528</b>	<b>122.4%</b>	<b>2,870,602</b>	<b>-30.5%</b>
<b>DESPESAS</b>					
Pessoal	-323,004	-185,757	73.9%	-439,737	-26.5%
Combustíveis	-561,955	-206,173	172.6%	-743,781	-24.4%
Comissões	-37,005	-19,776	87.1%	-55,311	-33.1%
Depreciação e Amortização	-312,529	-399,343	-21.7%	-390,762	-20.0%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-227,544	-193,072	17.9%	-339,215	-32.9%
Serviço de Passageiros	-28,860	-16,592	73.9%	-70,021	-58.8%
Arrendamento de Aeronaves	-62,119	-	n.m.	-	n.m.
Manutenção	-121,734	-170,266	-28.5%	-128,050	-4.9%
Outras Despesas Operacionais	-247,677	-208,309	18.9%	-353,328	-29.9%
<b>TOTAL DESPESAS OPERACIONAIS</b>	<b>-1,922,427</b>	<b>-1,399,288</b>	<b>37.4%</b>	<b>-2,520,205</b>	<b>-23.7%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>73,430</b>	<b>-501,760</b>	<b>n.m.</b>	<b>350,397</b>	<b>-79.0%</b>
<i>Margem Operacional</i>	3.7%	-55.9%	59.6 pp	12.2%	-8.5 pp
Receitas Financeiras	6,256	8,259	-24.3%	10,020	-37.6%
Despesas Financeiras	-216,887	-216,324	0.3%	-163,876	32.3%
Outras Receitas / Despesas	-1,383,596	-508,881	171.9%	1,306	n.m.
<b>RESULTADO ANTES DO IMPOSTO E MINORITÁRIOS</b>	<b>-1,520,797</b>	<b>-1,218,706</b>	<b>24.8%</b>	<b>197,847</b>	<b>n.m.</b>
Imposto	-1,232,247	254,404	n.m.	30,770	n.m.
<b>RESULTADO ANTES DO MINORITÁRIOS</b>	<b>-2,753,044</b>	<b>-964,302</b>	<b>185.5%</b>	<b>228,617</b>	<b>-1304.2%</b>
Atribuível a:					
Sócios da Empresa Controladora	-2,755,113	-962,476	186.3%	227,057	n.m.
Acionistas Minoritários	2,069	-1,826	n.m.	1,560	32.6%
<b>RESULTADO LÍQUIDO</b>	<b>-2,755,113</b>	<b>-962,476</b>	<b>186.3%</b>	<b>227,057</b>	<b>n.m.</b>
<i>Margem Líquida</i>	-138.0%	-107.2%	-30.8 pp	7.9%	n.m.
Alíquota Efetiva de Imposto	81.0%	-20.9%	101.9 pp	15.6%	65.5 pp
EBITDA	385,959	-102,417	n.m.	741,159	-47.9%
<i>EBITDA Margem</i>	19.3%	-11.4%	30.7 pp.	25.8%	-6.5 pp.

**LATAM Airlines Group S.A.**  
**Resultados Financeiros Consolidados para o período de 12 meses encerrado em dezembro** (em milhares de dólares americanos)

	Para os doze meses findo em 31 de dezembro				
	2021	2020	Var. %	2019	Var. %
<b>RECEITAS</b>					
Passageiros	3,342,381	2,713,774	23.2%	9,005,629	-62.9%
Carga	1,541,634	1,209,892	27.4%	1,064,434	44.8%
Outras	227,331	411,002	-44.7%	360,864	-37.0%
<b>TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS</b>	<b>5,111,346</b>	<b>4,334,668</b>	<b>17.9%</b>	<b>10,430,927</b>	<b>-51.0%</b>
<b>DESPESAS</b>					
Pessoal	-1,041,899	-962,060	8.3%	-1,794,762	-41.9%
Combustíveis	-1,487,776	-1,045,343	42.3%	-2,929,008	-49.2%
Comissões	-89,208	-91,910	-2.9%	-221,884	-59.8%
Depreciação e Amortização	-1,165,394	-1,389,386	-16.1%	-1,469,976	-20.7%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-755,188	-720,005	4.9%	-1,275,859	-40.8%
Serviço de Passageiros	-77,363	-97,688	-20.8%	-261,330	-70.4%
Arrendamento de Aeronaves	-120,630	-	n.m.	-	n.m.
Manutenção	-533,738	-472,382	13.0%	-444,611	20.0%
Outras Despesas Operacionais	-959,427	-1,221,183	-21.4%	-1,291,895	-25.7%
<b>TOTAL DESPESAS OPERACIONAIS</b>	<b>-6,230,623</b>	<b>-5,999,957</b>	<b>3.8%</b>	<b>-9,689,325</b>	<b>-35.7%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>-1,119,277</b>	<b>-1,665,289</b>	<b>-32.8%</b>	<b>741,602</b>	<b>n.m.</b>
<i>Margem Operacional</i>	-21.9%	-38.4%	16.5 pp	7.1%	-29.0 pp
Receitas Financeiras	21,107	50,397	-58.1%	26,283	-19.7%
Despesas Financeiras	-805,544	-586,979	37.2%	-589,934	36.5%
Outras Receitas / Despesas	-2,180,493	-2,903,853	-24.9%	-36,035	5951.0%
<b>RESULTADO ANTES DO IMPOSTO E MINORITÁRIOS</b>	<b>-4,084,207</b>	<b>-5,105,724</b>	<b>-20.0%</b>	<b>141,916</b>	<b>n.m.</b>
Imposto	-568,935	550,188	n.m.	53,697	n.m.
<b>RESULTADO ANTES DO MINORITÁRIOS</b>	<b>-4,653,142</b>	<b>-4,555,536</b>	<b>2.1%</b>	<b>195,613</b>	<b>n.m.</b>
Atribuível a:					
Sócios da Empresa Controladora	-4,647,491	-4,545,887	2.2%	190,430	n.m.
Acionistas Minoritários	-5,651	-9,648	-41.4%	5,183	n.m.
<b>RESULTADO LÍQUIDO</b>	<b>-4,647,491</b>	<b>-4,545,887</b>	<b>2.2%</b>	<b>190,430</b>	<b>n.m.</b>
<i>Margem Líquida</i>	-90.9%	-104.9%	13.9 pp	1.8%	n.m.
Alíquota Efetiva de Imposto	13.9%	-10.8%	24.7 pp	37.8%	-23.9 pp
EBITDA	46,117	-275,903	n.m.	2,211,578	-97.9%
<i>EBITDA Margem</i>	0.9%	-6.4%	7.3 pp.	21.2%	-20.3 pp.

**LATAM Airlines Group S.A.**  
**Estatísticas Operacionais Consolidadas**

	Para o trimestre findo em 31 de dezembro					Para os doze meses findo em 31 de dezembro				
	2021	2020	Var. %	2019	Var. %	2021	2020	Var. %	2019	Var. %
<b>Sistema</b>										
Despesas por ASK (US Cent)	7.9	11.1	-28.8%	6.6	20.1%	9.2	10.8	-14.5%	6.5	41.8%
Despesas por ASK ex fuel (US Cent)	5.6	9.4	-40.9%	4.6	20.5%	7.0	8.9	-21.2%	4.5	54.7%
Galões de Combustível Usado (milhão)	226.1	147.0	53.9%	327.3	-30.9%	677.1	586.2	15.5%	1,272.7	-46.8%
Galões de Combustível por 1.000 ASK	9.3	11.6	-20.3%	8.5	8.8%	10.0	10.5	-4.9%	8.5	17.3%
Preço médio do combustível (com hedge) (US\$ por galão)	2.49	1.41	76.2%	2.28	9.2%	2.20	1.79	22.8%	2.30	-4.6%
Preço médio do combustível (sem hedge) (US\$ por galão)	2.50	1.41	77.6%	2.28	10.0%	2.21	1.77	25.3%	2.28	-3.2%
Distância Rota Média (km)	1,336.5	1,236.3	8.1%	1,596.0	-16.3%	1,251.8	1,506.2	-16.9%	1,678.4	-25.4%
Número Total de Pessoal (promédio)	29,227	28,603	2.2%	41,495	-29.6%	28,429	35,281	-19.4%	41,043	-30.7%
Número Total de Pessoal (fim do período)	29,114	28,414	2.5%	41,729	-30.2%	29,114	28,414	2.5%	41,729	-30.2%
<b>Passageiros</b>										
ASKs (milhão)	24,401	12,638	93.1%	38,405	-36.5%	67,636	55,688	21.5%	149,112	-54.6%
RPKs (milhão)	19,845	9,153	116.8%	31,835	-37.7%	50,317	42,624	18.0%	124,521	-59.6%
Passageiros Transportados (milhares)	14,848	7,404	100.5%	19,946	-25.6%	40,195	28,299	42.0%	74,189	-45.8%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs) %	81.3%	72.4%	8.9 pp	82.9%	-1.6 pp	74.4%	76.5%	-2.1 pp	83.5%	-9.1 pp
Yield com base em RPKs (US Centavos)	7.4	5.0	49.2%	7.8	-4.5%	6.6	6.4	4.3%	7.2	-8.2%
Receitas por ASK (US Centavos)	6.0	3.6	67.5%	6.5	-6.3%	4.9	4.9	1.4%	6.0	-18.2%
<b>Carga</b>										
ATKs (milhão)	1,395	1,245	12.0%	1,640	-15.0%	4,788	4,708	1.7%	6,357	-24.7%
RTKs (milhão)	833	832	0.0%	925	-9.9%	3,035	3,078	-1.4%	3,526	-13.9%
Toneladas Transportadas (milhares)	216	212	1.9%	244	-11.5%	802	785	2.2%	904	-11.3%
Taxa de Ocupação (com base em ATKs) %	59.7%	66.9%	-7.2 pp	56.4%	3.3 pp	63.4%	65.4%	-2.0 pp	55.5%	7.9 pp
Yield com base em RTKs (US Centavos)	55.8	42.6	30.9%	30.3	84.4%	50.8	39.3	29.2%	30.2	68.3%
Receitas por ATK (US Centavos)	33.3	28.5	16.9%	17.1	95.2%	32.2	25.7	25.3%	16.7	92.3%

**LATAM Airlines Group S.A.**
**Balço patrimonial consolidado** (em milhares de dólares americanos)

	Em 31 de dezembro 2021	Em 31 de dezembro 2020	Em 31 de dezembro 2019
<b>Ativos</b>			
Caixa e equivalentes de caixa	1,046,835	1,695,841	1,072,579
Aplicações financeiras	101,138	50,250	499,504
Outros ativos não financeiros	108,368	155,892	313,449
Contas a receber	902,672	599,381	1,244,348
Contas a receber à entidades relacionadas	724	158	19,645
Estoques	287,337	323,574	354,232
Tributos diferidos	41,264	42,320	29,321
<b>Ativos circulantes, exceto ativos e grupos de alienação mantidos para venda</b>	<b>2,488,338</b>	<b>2,867,416</b>	<b>3,533,078</b>
Ativos não-correntes a venda	146,792	276,122	485,150
<b>Total ativos circulantes</b>	<b>2,635,130</b>	<b>3,143,538</b>	<b>4,018,228</b>
Outros ativos financeiros, não circulantes	15,622	33,140	46,907
Outros ativos não financeiros, não circulantes	125,432	126,782	204,928
Contas a receber, não circulantes	12,201	4,986	4,725
Intangíveis exceto goodwill	1,018,892	1,046,559	1,448,241
Goodwill	-	-	2,209,576
Propriedades, instalações e equipamentos	9,489,867	10,730,269	12,919,618
Impostos diferidos	15,290	564,816	235,583
<b>Total ativos não circulantes</b>	<b>10,677,304</b>	<b>12,506,552</b>	<b>17,069,578</b>
<b>Total Ativos</b>	<b>13,312,434</b>	<b>15,650,090</b>	<b>21,087,806</b>
<b>Passivos &amp; Patrimônio</b>			
Outros passivos financeiros, circulante	4,453,451	3,055,730	1,885,660
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar	4,860,153	2,322,125	2,222,874
Contas a pagar a entidades relacionadas, circulante	661,602	812	56
Outras provisões, circulante	27,872	23,774	5,206
Obrigações fiscais, circulante	675	656	11,925
Outros passivos não financeiros, circulante	2,332,576	2,088,791	2,835,221
<b>Total passivo circulante</b>	<b>12,336,329</b>	<b>7,491,888</b>	<b>6,960,942</b>
Outros passivos não circulante	5,948,702	7,803,801	8,530,418
Contas a pagar	472,426	651,600	619,110
Contas a pagar a entidades relacionadas	-	396,423	-
Provisões	712,581	588,359	286,403
Tributos diferidos	341,011	384,280	616,803
Provisões fiscais previdenciárias trabalhistas e cíveis	56,233	74,116	93,570
Outras Obrigações	512,056	702,008	851,383
<b>Total passivo não circulante</b>	<b>8,043,009</b>	<b>10,600,587</b>	<b>10,997,687</b>
<b>Total Passivos</b>	<b>20,379,338</b>	<b>18,092,475</b>	<b>17,958,629</b>
Capital Social Realizado	3,146,265	3,146,265	3,146,265
Reservas de Capital	-8,841,106	-4,193,615	352,272
Plano de remuneração em ações	-178	-178	-178
Outras reservas	-1,361,529	-1,388,185	-367,577
<b>Participação dos acionistas controladores</b>	<b>-7,056,548</b>	<b>-2,435,713</b>	<b>3,130,782</b>
Participação dos acionistas não controladores	-10,356	-6,672	-1,605
<b>Total Patrimônio</b>	<b>-7,066,904</b>	<b>-2,442,385</b>	<b>3,129,177</b>
<b>Total Passivos &amp; Patrimônio</b>	<b>13,312,434</b>	<b>15,650,090</b>	<b>21,087,806</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

### Demonstração consolidada do fluxo de caixa - Método direto (em milhares de dólares americanos)

	Em 31 de dezembro , 2021	Em 31 de dezembro , 2020	Em 31 de dezembro , 2019
<b>Fluxo de caixa das atividades operacionais</b>			
<b>Recebimento de caixa de atividades operacionais</b>			
Recursos obtidos com a venda de bens e serviços	5,359,778	4,620,409	11,079,333
Outras fontes de caixa das atividades operacionais	52,084	51,900	127,683
<b>Pagamentos de atividades operacionais</b>			
Fornecedores de bens e serviços	-4,401,485	-3,817,339	-6,663,875
Pagamentos para ou em nome de funcionários	-941,068	-1,227,010	-1,644,806
Outros pagamentos de atividades operacionais	-156,395	-70,558	-267,643
Devolução de imposto de renda (pago)	-9,437	-65,692	-45,311
Outras entradas (saídas) de caixa	-87,576	13,593	241,286
<b>Fluxo de caixa das atividades operacionais, líquido</b>	<b>-184,099</b>	<b>-494,697</b>	<b>2,826,667</b>
<b>Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento</b>			
Fluxo de caixa gerado pela perda de controle de subsidiárias ou outros negócios	752	-	-
Outras entradas de caixa por venda de participação ou instrumentos de dívida de outras entidades	35	1,464,012	4,063,582
Outros pagamentos para adquirir bens ou de instrumentos de dívida de outras entidades	-208	-1,140,940	-4,131,890
Venda de ativo imobilizado	105,000	75,566	50,322
Aquisição de ativo imobilizado	-587,245	-324,264	-1,276,621
Aquisição de ativos intangíveis	-88,518	-75,433	-140,173
Receita financeira	9,056	36,859	17,822
Outras entradas (saídas) de caixa	18,475	-2,192	-2,249
<b>Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento</b>	<b>-542,653</b>	<b>33,608</b>	<b>-1,419,207</b>
<b>Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento, líquido</b>			
Pagamentos por alterações nos interesses de propriedade de subsidiárias que não resultam em perda de controle	-	-3,225	-294,105
Recursos obtidos com empréstimos de longo prazo	-	1,425,184	1,781,728
Recursos obtidos com empréstimos de curto prazo	661,609	560,296	93,000
Empréstimos de entidades relacionadas	130,102	373,125	-
Pagamento de empréstimos	-463,048	-793,712	-1,860,455
Pagamento de passivos relacionados a arrendamento	-103,366	-122,062	-398,992
Dividendos pagos	-	-571	-55,116
Juros pagos	-104,621	-210,418	-550,877
Outras entradas (saídas) de caixa	-11,034	-107,788	-58,704
<b>Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento, líquido</b>	<b>109,642</b>	<b>1,120,829</b>	<b>-1,343,521</b>
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades antes de variação cambial	-617,110	659,740	63,939
Efeito da variação cambial nas disponibilidades	-31,896	-36,478	-73,002
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades	-649,006	623,262	-9,063
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO ANO</b>	<b>1,695,841</b>	<b>1,072,579</b>	<b>1,081,642</b>
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO PERÍODO</b>	<b>1,046,835</b>	<b>1,695,841</b>	<b>1,072,579</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

### Indicadores de balanço patrimonial consolidado (em milhares de dólares americanos)

	Em 31 de dezembro 2021	Em 31 de dezembro 2020	Em 31 de dezembro 2019
<b>Total Ativos</b>	<b>13,312,434</b>	<b>15,650,090</b>	<b>21,087,806</b>
Total Passivos	20,379,338	18,092,475	17,958,629
Total Patrimônio*	-7,066,904	-2,442,385	3,129,177
<b>Total Passivos &amp; Patrimônio</b>	<b>13,312,434</b>	<b>15,650,090</b>	<b>21,087,806</b>
<b>Cálculo da Dívida Líquida:</b>			
Obrigações por bancos e instituições financeiras curto e longo prazo	6,246,662	6,118,353	5,462,684
Obrigações por leasing de capital curto e longo prazo	1,189,182	1,614,501	1,730,843
<b>Dívida Financeira Total</b>	<b>7,435,844</b>	<b>7,732,854</b>	<b>7,193,527</b>
Passivos de arrendamento	2,960,638	3,121,002	3,172,157
<b>Dívida Total</b>	<b>10,396,482</b>	<b>10,853,856</b>	<b>10,365,684</b>
Caixa e equivalentes de caixa	-1,047,182	-1,695,859	-1,459,248
<b>Dívida Líquida Total</b>	<b>9,349,300</b>	<b>9,157,997</b>	<b>8,906,436</b>

(\*) Observação: Inclui interesses minoritários

## LATAM Airlines Group S.A.

### Principais índices financeiros

	Em 31 de dezembro 2021	Em 31 de dezembro 2020	Em 31 de dezembro 2019
Caixa e equivalente a caixa como % das receitas nos últimos 12 meses	20.5%	39.0%	14.0%
Dívida bruta (US\$ milhares)	10,396,482	10,853,856	10,365,684
Deuda bruta / EBITDA (12 meses)	nm	nm	4.7
Dívida líquida (US\$ milhares)	9,349,300	9,157,997	8,906,436
Dívida líquida / EBITDA (12 meses)	nm	nm	4.0



**LATAM Airlines Group S.A.**  
**Frota Consolidada**

	Em 31 de dezembro , 2021		
	Aeronaves na Propriedade, Planta & Equipamento	Arrendamentos operacionais em balanço com IFRS 16	Total
<b>Frota Passageiros</b>			
Boeing 767-300 ER	16	-	<b>16</b>
Boeing 777-300 ER	4	6	<b>10</b>
Boeing 787-8	4	6	<b>10</b>
Boeing 787-9	2	15	<b>17</b>
Airbus A319-100	37	7	<b>44</b>
Airbus A320-200	94	39	<b>133</b>
Airbus A320- Neo	-	12	<b>12</b>
Airbus A321-200	18	31	<b>49</b>
<b>TOTAL</b>	<b>175</b>	<b>116</b>	<b>291</b>
<b>Frota Carga</b>			
Boeing 767-300F	11	1	<b>12</b>
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>12</b>
<b>TOTAL FROTA EM OPERAÇÃO</b>	<b>186</b>	<b>117</b>	<b>303</b>
<b>Subarrendamento</b>			
Boeing 767-300F	1	-	<b>1</b>
<b>TOTAL SUBARRENDAMENTO</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
<b>TOTAL FROTA</b>	<b>187</b>	<b>117</b>	<b>304</b>