

LATAM AUMENTA SU OPERACIÓN, TERMINA 2020 CON US\$3 MIL MILLONES DE LIQUIDEZ Y AVANZA EN PROCEDIMIENTOS DEL CAPÍTULO 11

Santiago, Chile, 9 de marzo de 2021 – LATAM Airlines Group S.A. (IPSA: LTM) anuncia hoy sus resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 31 diciembre de 2021. "LATAM" o "la Compañía" se refiere a la entidad consolidada, incluyendo aerolíneas 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\$ 5,40/US\$ 1,00.

HITOS

- Los ingresos totales del trimestre alcanzaron US\$897,5 millones, una disminución de 68,7% respecto al mismo período de 2019. Esta baja se debe a una baja de 81,6% en los ingresos por pasajeros resultantes de una reducción de 79,9% en la capacidad (medido en asientos kilómetros disponibles (ASK)). La caída en los ingresos por pasajeros fue parcialmente compensada por un aumento de 26,7% en ingresos por carga, tras el incremento de las operaciones cargueras dedicadas en un 21% como respuesta a la robusta demanda por carga durante la pandemia. Para el año completo 2020, los ingresos de la compañía alcanzaron US\$4.334,7 millones, una disminución de 58,4% comparada con el año anterior, como resultado del impacto de la pandemia.
- Los costos operacionales totales disminuyeron 44,5% durante el cuarto trimestre hasta US\$1.399,3 millones, como consecuencia de un menor nivel de operaciones de pasajeros debido a la pandemia y a los esfuerzos que LATAM ha hecho para variabilizar los costos. Esto incluye la reducción voluntaria del salario de 15% adherida por una gran mayoría de los empleados de sus filiales durante el cuarto trimestre, así como planes de retiro voluntario, permisos sin goce de sueldo y despidos, además de un plan de pago por uso de la flota. Durante el año, los costos operacionales disminuyeron 38,1%.
- Durante el cuarto trimestre, el grupo continuó experimentando un aumento gradual de sus operaciones, promediando el 32,9% de la capacidad del año anterior (medida en ASK) y finalizando el año con el 38,3% en diciembre. Esto es una continuación de los aumentos de capacidad observados en trimestres anteriores, habiendo operado solo el 6,6% de la capacidad del año anterior en el segundo trimestre, y aumentando al 14,2% de los ASK del año anterior durante el tercer trimestre. Es importante destacar que este incremento en las operaciones ha estado acompañado de una reducción sostenida de los costos operativos, los que disminuyeron un 44,1% interanual durante el cuarto trimestre, en comparación con una disminución interanual del 55,0% en el tercer trimestre y un 45,6% interanual en el segundo trimestre del año, evidenciando las medidas de ahorro de costos que ha implementado la compañía.
- Como resultado, la pérdida operacional llegó a US\$501,8 millones en el cuarto trimestre de 2020, mientras que el resultado neto ascendió a una pérdida de US\$962,5 millones. Durante el año, la pérdida operacional llegó a US\$1.665,3 millones y la pérdida neta fue de US\$4.545,9 millones.
- El primer giro del Financiamiento DIP de la compañía, por hasta US\$2,450 millones, fue realizado el 8 de octubre, impulsando la liquidez de LATAM. La compañía cerró el año con US\$1,7 mil millones en efectivo y equivalentes y Financiamiento DIP disponible por US\$1,3 mil millones, totalizando US\$3,0 mil millones en liquidez.
- Luego del cierre del *Bar Date* y en gran parte como resultado del proceso de conciliación de aproximadamente 6.000 reclamos recibidos, LATAM buscó una extensión y posteriormente recibió la aprobación de la Corte de los EE.UU. del período de exclusividad para presentar su Plan Reorganización.

El nuevo período de exclusividad fijado por el Tribunal de los Estados Unidos para LATAM para presentar su Plan de Reorganización fue extendido hasta 30 de junio de 2021 con fecha límite para votar el Plan de Reorganización el 23 de agosto de 2021. Dada la necesidad de conciliar reclamos contra los libros y registros de la Compañía y para resolver disputas de reclamos tanto dentro como fuera del Tribunal de Quiebras, la Compañía aún no puede hacer una estimación confiable del conjunto final de reclamos, tanto en términos del número final como del valor de dichos reclamos.

- Los ingresos por carga aumentaron 26,7% en el trimestre, alcanzando US\$354,8 millones, a pesar de la caída en la capacidad de carga. La capacidad de carga y el tráfico disminuyeron 24.1% y 10.0% respectivamente, resultando en 10.5 p.p. aumento del factor de ocupación de la carga. El *yield* de carga creció un 40,8% interanual. Como resultado, los ingresos por ATK aumentaron un 67,0% en comparación con el mismo trimestre del año anterior. El 1 de marzo de 2021, luego de este importante año para la operación de carga, LATAM Cargo anunció que convertirá hasta ocho aviones de pasajeros Boeing 767-300 en cargueros de carga en los próximos tres años. Se confirman cuatro conversiones entre 2021 y 2022 con la opción de hasta cuatro conversiones adicionales entre 2022 y 2023, que aumentarían la capacidad de carga en un 30% y 80% respectivamente.
- Durante el trimestre, la compañía recibió el premio APEX a la “Mejor aerolínea de la región” y también fue reconocida en el “2021 S&P Sustainability Yearbook”. LATAM fue distinguida como la mejor aerolínea de la región y segunda del mundo en este ranking, que tiene como objetivo reconocer a aquellas empresas que han demostrado una destacada gestión ambiental, social y de gobierno corporativo, reforzando el compromiso de la Compañía con esos temas. Por primera vez, LATAM fue distinguida como *Silver Class* y se ubicó dentro del 5% de las aerolíneas con mejor desempeño en sostenibilidad a nivel mundial.
- Como grupo, buscamos implementar proyectos de mediano y largo plazo que aumenten nuestra posición competitiva, incluidas las alianzas estratégicas. Durante el trimestre, LATAM Airlines Brasil amplió su acuerdo de código compartido con Qatar para incorporar destinos adicionales. Además, LATAM Airlines Brasil y LATAM Airlines Colombia firmaron e implementaron un acuerdo de código compartido con Aeroméxico, que permite a los pasajeros de la aerolínea mexicana llegar a destinos en Colombia y Brasil, y a los pasajeros de LATAM Airlines Brasil y LATAM Airlines Colombia acceder a los 39 destinos de Aeroméxico en México. A esto se suman los continuos avances en la implementación del código compartido con Azul anunciado a principios de año y el acuerdo del programa de lealtad firmado con Delta para beneficios mutuos de pasajero frecuente, beneficios elite y acceso a salas VIP.
- El 24 de febrero, LATAM y Delta Air Lines recibieron la aprobación final, sin condiciones, de su Acuerdo Trans-American de Joint Venture (JVA) por parte de la autoridad brasileña de libre competencia, el Consejo Administrativo de Defensa Económica (CADE), luego de que se otorgara la aprobación inicial en septiembre de 2020. EL JVA busca mejorar las redes de rutas servidas por ambas aerolíneas, brindando una experiencia de viaje óptima entre América del Norte y América del Sur. El acuerdo Delta-LATAM ya fue aprobado en Uruguay y continúa en proceso en otros países, incluido Chile.

COMENTARIOS DE LA GERENCIA SOBRE LOS RESULTADOS DEL AÑO 2020

Este año fue sin duda el más desafiante en la historia de LATAM, tanto desde una perspectiva operativa como financiera. El grupo, junto con toda la industria de la aviación, se vio profundamente afectado por la pandemia de COVID-19, que trajo consigo la imposición de bloqueos en todo el mundo, restricciones de viaje y una reducción de la demanda de viajes aéreos. En abril, la operación de LATAM se redujo a aproximadamente el 5% de la capacidad del año anterior medida en ASK. Sin embargo, el grupo ha trabajado para reincorporar destinos y rutas con el fin de aumentar la conectividad tanto como la demanda lo permita y cerró el año con aproximadamente un 38%. de ASK en comparación con diciembre de 2019.

Como resultado del impacto sin precedentes de la pandemia en las operaciones de pasajeros y carga, LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Perú, Colombia, Ecuador, Estados Unidos y Brasil solicitaron protección voluntaria bajo el estatuto de reorganización financiera del Capítulo 11 de los EE.UU. Este proceso de reorganización brinda a LATAM la oportunidad de trabajar con los acreedores del grupo y otros grupos de interés para reducir su deuda, variabilizar sus costos, acceder a nuevas fuentes de financiamiento y continuar operando, al tiempo que le permite al grupo adaptar su negocio a la nueva realidad.

"El 2020 fue el año más desafiante de la historia para la industria de la aviación y para LATAM. Si bien la crisis del COVID-19 tuvo efectos profundos sobre el grupo y sus operaciones, y los seguirá teniendo por un tiempo, este contexto nos ha permitido tomar decisiones reformadoras. Emergeremos como una compañía más cercana, más simple, más ágil y más eficiente. No tenemos dudas de que cuando la crisis pase, LATAM operará como un grupo fortalecido", comentó Roberto Alvo, CEO de LATAM Airlines Group.

Con el impacto imprevisto de la pandemia y las restricciones de viaje impuestas por los gobiernos de los distintos países en constante cambio, los ingresos de la Compañía cayeron 58,4% en el año, alcanzando US\$4.334,7 millones, sufriendo una pérdida neta de US\$4.545,9 millones. Con el fin de mitigar este efecto, se han realizado esfuerzos significativos para reducir y variabilizar la estructura de costos de la Compañía, siendo lo más importante relacionado con los costos de la flota y los salarios y beneficios, lo que resultó en una disminución anual del 38,1% en comparación con 2019. Sin embargo, lo más destacable es que LATAM cerró el año con aproximadamente US\$1.7 mil millones en efectivo y US\$1.3 mil millones en una línea de financiamiento DIP totalmente comprometida y no utilizada, niveles récord de liquidez para enfrentar los próximos meses.

Sin embargo, eso no quiere decir que el grupo no aprovechó el año para avanzar en sus esfuerzos por digitalizar el recorrido del cliente y mejorar la experiencia general del cliente. En 2020, lanzamos nuestra unidad de *e-business* y la renovada plataforma digital en Chile, Ecuador y Colombia, y que recientemente fue lanzado en Brasil, que busca reducir el tiempo de compra de boletos, almacenar preferencias del cliente y cuenta con *check-in* automático, *LATAM Wallet*, entre otros. Además, la experiencia del cliente continuó siendo un factor clave del éxito, especialmente a la luz de las dificultades durante el año. Debido a las mejoras en el desempeño puntual del grupo, la atención y el servicio de la tripulación y las medidas de salud COVID-19, el *Net Promoter Score* de LATAM (una medida de satisfacción del cliente) alcanzó 40 puntos frente a 33 puntos registrados en 2019, su nivel más alto desde que el grupo comenzó midiendo este indicador.

Y ante la crisis de salud mundial, continuamos con los esfuerzos por fortalecer nuestra conexión con las comunidades en los mercados en los que operamos a través de nuestro programa Avión Solidario, pusimos a disposición el transporte aéreo sin costo para acciones específicas que respondan a desastres naturales y necesidades ambientales y de salud. Durante 2020 y la pandemia de COVID-19, el programa tuvo un rol más activo tanto en las operaciones de pasajeros como de carga. LATAM transportó a más de 900 profesionales de la salud, 400 personas con necesidad de atención médica urgente y 1.100 órganos y tejidos dentro de Sudamérica. LATAM Cargo transportó más de 1.000 toneladas de suministros médicos, incluidas máscaras, pruebas rápidas COVID-19 y medicamentos de todo el mundo a la región. Finalmente, a través de este programa LATAM Airlines Group anunció a las autoridades locales que transportaría vacunas COVID-19 a nivel nacional (Chile, Perú, Brasil, Colombia y Ecuador) de forma gratuita.

COMENTARIOS DE LA GERENCIA SOBRE LOS RESULTADOS DEL CUARTO TRIMESTRE DE 2020

Los ingresos totales en el cuarto trimestre de 2020 alcanzaron US\$897,5 millones, en comparación con los US\$2.870,6 millones en el cuarto trimestre de 2019. La disminución del 68,7% se debió a una baja del 81,6%

en los ingresos por pasajeros y del 23,3% en otros ingresos, parcialmente compensado por un aumento de 26,7% de los ingresos por carga. Los ingresos de pasajeros y carga representaron el 50,8% y el 39,5% de los ingresos operativos totales del trimestre, respectivamente.

Los **ingresos de pasajeros** disminuyeron 81,6% durante el trimestre como resultado de una baja de 71.2% en el tráfico (medido en RPK), que resultó de una reducción de 62.9% del número total de pasajeros transportados y una disminución de 36.0% en los *yields*. El factor de ocupación alcanzó el 72,4%, lo que representa un descenso de 10,5 p.p. en comparación con el mismo trimestre del año pasado. Como resultado, los ingresos por ASK (RASK) disminuyeron un 44,1%. La disminución de los ingresos de los pasajeros es resultado de los cierres cerrados impuestos por el gobierno, las restricciones de viaje y la falta de voluntad de los pasajeros a viajar.

Los **ingresos de carga** aumentaron 26,7% en el trimestre, alcanzando los US\$280,0 millones, impulsados principalmente por cambios en el entorno competitivo por la crisis del COVID-19 y el aporte de nuestros 11 cargueros, que han incrementado sus frecuencias de vuelo y destinos, además de vuelos de carga realizados por aviones de pasajeros. Los ATK de cargueros aumentaron en un 21% debido a una mejora en la utilización, implementada en respuesta a la pandemia de COVID-19. Los ATK de los vuelos de pasajeros aún no se han recuperado, especialmente para los vuelos internacionales donde los ATK disminuyeron un 77% en comparación con el 4T19. Para mitigar este impacto, más del 30% de los ATK internacionales de pasajeros del cuarto trimestre del año pasado se operaron en vuelos de carga de pasajeros durante este trimestre, lo que resultó en más de 900 vuelos de pasajeros y más de 44,000 toneladas de carga transportadas por las filiales de carga de LATAM.

Otros ingresos alcanzaron US\$86,6 millones en el cuarto trimestre de 2020, una disminución de US\$26,3 millones en comparación con el mismo período del año pasado. Esta disminución se debe principalmente a una reducción de los ingresos por subarrendamientos de aeronaves, parcialmente compensada por el reconocimiento de los Pagos de Apoyo a la Transición recibidos de Delta como parte del Acuerdo Marco firmado en 2019.

Los **gastos operacionales** en el cuarto trimestre ascendieron a US\$1.399,3 millones, una reducción de 44,5% en comparación con el mismo período de 2019, debido principalmente a la baja de 67,1% en la capacidad total de pasajeros y los resultados de los esfuerzos realizados para convertir una parte los costos fijos en costos variables. Los cambios en los gastos operacionales se explicaron principalmente por:

- **Salarios y beneficios** disminuyeron 57.8%, explicado por una disminución de 31.1% en la dotación promedio durante el trimestre con respecto al año anterior, la reducción voluntaria del 15% de salario a la que se adhirió una gran mayoría de los empleados, lo que resultó en ahorros de US\$10 millones, junto con una depreciación generalizada de las monedas locales en la región.
- **Costos de Combustibles** disminuyeron un 72,3%, como resultado de una reducción del 67,1% en la capacidad total de pasajeros y en consecuencia una disminución del 55,1% del total de galones consumidos, junto con una disminución del 38,2% del precio del combustible (excluyendo *hedge*) durante el trimestre en comparación con el mismo período del año pasado. Esto fue parcialmente compensado por un aumento interanual del 21% en la capacidad de carga.
- **Comisiones pagadas a agentes** disminuyeron un 64,2% respecto al cuarto trimestre del año pasado, en línea con la disminución del tráfico de pasajeros.
- **Depreciación y amortización** aumentó 2.2% debido a la depreciación más rápida de lo esperado de los proyectos digitales, que fue compensada por una menor depreciación de mantenimiento derivada de menores niveles de operación durante el trimestre.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 43,1%, principalmente por una disminución en las tarifas aeronáuticas y operaciones de asistencia en tierra derivadas de la reducción de la operación durante este período.

- **Gastos de servicio a pasajeros** disminuyeron un 76,3% explicado por una disminución del 62,9% en el número de pasajeros transportados.
- **Gastos de mantenimiento** aumentaron un 33,0% año contra año, explicado principalmente por un ajuste único a la provisión de mantenimiento para aeronaves arrendadas, ligeramente compensado por el menor nivel de operaciones.
- **Otros gastos operacionales** disminuyeron en US\$145,0 millones año contra año, principalmente como resultado de una disminución en otros gastos de venta y sistemas de reserva derivados de una reducción en las operaciones.

Resultado no-operacional

- **Ingresos financieros** alcanzaron US\$8,3 millones, una disminución de US\$1,8 millones respecto al año anterior explicado principalmente por interés no-recurrente en créditos fiscales percibido en el mismo período de 2019, restricciones a la inversión en efectivo derivadas del proceso del Capítulo 11 y menores tasas de inversión en el mercado.
- **Gastos financieros** aumentaron 32,0% a US\$216,3 millones en el cuarto trimestre de 2020, de US\$163,9 millones en el mismo período de 2019. El acceso de la compañía al financiamiento DIP durante el trimestre aumentó la deuda en US\$1.15 mil millones y condujo a un aumento de los intereses de aproximadamente US\$55,6.
- Bajo **otros ingresos (gastos)** la Compañía registró una pérdida neta de US\$489,0 millones, una disminución significativa con respecto al mismo trimestre del año anterior, explicada por una reclasificación única de 11 aeronaves B767 como disponibles para la venta, una pérdida cambiaria de US\$78,1 millones durante el trimestre, en comparación con una ganancia de US\$9,3 millones el año anterior, y otros gastos asociados con el proceso de reorganización.

La **pérdida neta** en el cuarto trimestre alcanzó US\$962,5 millones, en comparación con la ganancia de US\$227,1 millones en el mismo período de 2019, explicado principalmente por la disminución en la utilidad de operación derivada de la pandemia COVID-19.

FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

Al cierre del trimestre, la deuda financiera de LATAM ascendía a US\$7,6 mil millones, una disminución de US\$835 millones en comparación con el trimestre anterior.

Al cierre del cuarto trimestre de 2020, LATAM reportó US\$1.696 millones en efectivo y equivalentes de efectivo, incluyendo ciertas inversiones de alta liquidez contabilizadas como otros activos financieros corrientes. La empresa realizó el primer retiro de US\$1.150 millones de sus US\$2.450 millones en financiamiento DIP el 8 de octubre, lo que representó la mitad de los fondos disponibles en esa fecha.

Con respecto a la cobertura, el principal objetivo de la Política de cobertura de LATAM Airlines Group 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 mediante la construcción de estructuras de opciones con techo y piso (*3-ways collar* y *4-ways collar*). En consecuencia, la Compañía cubre una parte de su consumo estimado de combustible. Las posiciones de cobertura por trimestre para los próximos meses se muestran en la siguiente tabla:

	1Q21	2Q21	3Q21	4Q21
Posiciones de cobertura				
Consumo estimado de combustible	6%	8%	8%	5%

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 (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 del grupo y otros grupos de interés para reducir su deuda, acceder a nuevas fuentes de financiamiento y continuar operando, al tiempo que le permite al grupo adaptar su negocio a la nueva realidad.

Han tenido lugar numerosas audiencias 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 las que los deudores han solicitado autoridad para, entre otras cosas, continuar realizando pagos de curso ordinario, continuar pagando los salarios de los empleados y 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.

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 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 los US\$150 millones restantes.

La fecha límite general o fecha límite para que los acreedores presenten una prueba de reclamo fue establecida por la Corte de los EE. UU. Para el 18 de diciembre de 2020. LATAM se encuentra actualmente en el proceso de conciliar los reclamos recibidos.

Tras el cierre de la Fecha límite, los Deudores han continuado el proceso de conciliación de aproximadamente 6.000 reclamaciones presentadas. La Compañía ya ha presentado objeciones a una serie de reclamos y prevé continuar haciéndolo en los próximos meses. Dada la necesidad de conciliar las reclamaciones contra los libros y registros de la Compañía y de resolver las disputas de reclamaciones tanto dentro como fuera del Tribunal de Quiebras, la Compañía aún no puede hacer una estimación confiable del grupo final de reclamaciones, tanto en términos del número final de reclamaciones y el valor de dichas reclamaciones. En gran parte como resultado de la extensión de este proceso, la Compañía buscó la extensión del período de exclusividad para que LATAM presente su Plan de Reorganización. El nuevo período de exclusividad establecido por el Tribunal de los Estados Unidos para LATAM para presentar su Plan de Reorganización es el 30 de junio de 2021 con una fecha límite para votar sobre el Plan de Reorganización el 23 de agosto de 2021. La fecha para la presentación del Plan de Reorganización puede extenderse aún más sujeto a la aprobación del Tribunal de los Estados Unidos.

Los Deudores han presentado y continuarán presentando periódicamente 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 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 para reorganizarse y reestructurar su deuda, LATAM se encuentra actualmente evaluando las necesidades de flota para los próximos años.

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 31 de diciembre de 2020 en la *Comisión para el Mercado Financiero* de Chile el día 9 de marzo 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 787, Airbus A350, A321, A320neo y A319, 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 y en Estados Unidos sus ADRs 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 cuarto trimestre del año 2020 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre		
	2020	2019	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	456.081	2.477.675	-81,6%
Carga	354.821	279.986	26,7%
Otros	86.626	112.941	-23,3%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	897.528	2.870.602	-68,7%
COSTOS			
Remuneraciones	-185.757	-439.737	-57,8%
Combustible	-206.173	-743.781	-72,3%
Comisiones	-19.776	-55.311	-64,2%
Depreciación y Amortización	-399.343	-390.762	2,2%
Otros Arrendos y Tasas de Aterrizaje	-193.072	-339.215	-43,1%
Servicio a Pasajeros	-16.592	-70.021	-76,3%
Mantenimiento	-170.266	-128.050	33,0%
Otros Costos Operacionales	-208.309	-353.328	-41,0%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-1.399.288	-2.520.205	-44,5%
RESULTADO OPERACIONAL	-501.760	350.397	n.m.
<i>Margen Operacional</i>	-55,9%	12,2%	-68,1 pp
Ingresos Financieros	8.259	10.020	-17,6%
Gastos Financieros	-216.324	-163.876	32,0%
Otros Ingresos / Costos	-508.881	1.306	-39064,9%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-1.218.706	197.847	n.m.
Impuestos	254.404	30.770	726,8%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-964.302	228.617	n.m.
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-962.476	227.057	n.m.
Interes Minoritario	-1.826	1.560	n.m.
UTILIDAD NETA	-962.476	227.057	n.m.
<i>Margen Neto</i>	-107,2%	7,9%	-115,1 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-20,9%	15,6%	-36,4 pp
EBITDA	-102.417	741.159	-113,8%
<i>EBITDA Margen</i>	-11,4%	25,8%	-37,2 pp.

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financieros Consolidados para los doce meses terminados en diciembre 2020 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para los doce meses terminados el 31 de diciembre		
	2020	2019	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	2.713.774	9.005.629	-69,9%
Carga	1.209.892	1.064.434	13,7%
Otros	411.002	360.864	13,9%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	4.334.668	10.430.927	-58,4%
COSTOS			
Remuneraciones	-962.060	-1.794.762	-46,4%
Combustible	-1.045.343	-2.929.008	-64,3%
Comisiones	-91.910	-221.884	-58,6%
Depreciación y Amortización	-1.389.386	-1.469.976	-5,5%
Otros Arrendos y Tasas de Aterrizaje	-720.005	-1.275.859	-43,6%
Servicio a Pasajeros	-97.688	-261.330	-62,6%
Mantenimiento	-472.382	-444.611	6,2%
Otros Costos Operacionales	-1.221.183	-1.291.895	-5,5%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-5.999.957	-9.689.325	-38,1%
RESULTADO OPERACIONAL	-1.665.289	741.602	n.m.
<i>Margen Operacional</i>	-38,4%	7,1%	-45,5 pp
Ingresos Financieros	50.397	26.283	91,7%
Gastos Financieros	-586.979	-589.934	-0,5%
Otros Ingresos / Costos	-2.903.853	-36.035	7958,4%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-5.105.724	141.916	-3697,7%
Impuestos	550.188	53.697	924,6%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-4.555.536	195.613	-2428,9%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-4.545.887	190.430	-2487,2%
Interes Minoritario	-9.648	5.183	n.m.
UTILIDAD NETA	-4.545.887	190.430	-2487,2%
<i>Margen Neto</i>	-104,9%	1,8%	-106,7 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-10,8%	37,8%	-48,6 pp
EBITDA	-275.903	2.211.578	-112,5%
<i>EBITDA Margen</i>	-6,4%	21,2%	-27,6 pp.

LATAM Airlines Group S.A.
Datos Operacionales Consolidados

	Para el trimestre terminado al			Para los doce meses terminados al		
	31 de diciembre			31 de diciembre		
	2020	2019	Var. %	2020	2019	Var. %
Sistema						
Costos por ASK (US Cent)	11,1	6,6	68,7%	10,8	6,5	65,8%
Costos por ASK ex fuel (US Centavos)	9,4	4,6	104,1%	8,9	4,5	96,2%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	147,0	327,3	-55,1%	586,2	1.272,7	-53,9%
Galones consumidos por 1.000 ASKs	11,6	8,5	36,5%	10,5	8,5	23,3%
Precio del combustible (con <i>hedge</i>) (US\$ por galón)	1,41	2,28	-38,0%	1,79	2,30	-22,3%
Precio del combustible (sin <i>hedge</i>) (US\$ por galón)	1,41	2,28	-38,0%	1,77	2,28	-22,7%
Distancia Ruta Promedio (km)	1.236,3	1.596,0	-22,5%	1.506,2	1.678,4	-10,3%
Número Total de Empleados (promedio)	28.603	41.495	-31,1%	35.281	41.043	-14,0%
Número Total de Empleados (al cierre)	28.414	41.729	-31,9%	28.414	41.729	-31,9%
Pasajeros						
ASKs (millones)	12.638	38.405	-67,1%	55.688	149.112	-62,7%
RPKs (millones)	9.153	31.835	-71,2%	42.624	124.521	-65,8%
Pasajeros Transportados (miles)	7.404	19.946	-62,9%	28.299	74.189	-61,9%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	72,4%	82,9%	-10,5 pp	76,5%	83,5%	-7,0 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	5,0	7,8	-36,0%	6,4	7,2	-12,0%
Ingresos por ASK (US Centavos)	3,6	6,5	-44,1%	4,9	6,0	-19,3%
Carga						
ATKs (millones)	1.245	1.640	-24,1%	4.708	6.357	-25,9%
RTKs (millones)	832	925	-10,0%	3.078	3.526	-12,7%
Toneladas Transportadas (miles)	212	244	-13,1%	785	904	-13,2%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	66,9%	56,4%	10,5 pp	65,4%	55,5%	9,9 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	42,6	30,3	40,8%	39,3	30,2	30,2%
Ingresos por ATK (US Centavos)	28,5	17,1	67,0%	25,7	16,7	53,5%

LATAM Airlines Group S.A.
Balance Patrimonial Consolidado (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 31 de diciembre 2020	Al 31 de diciembre 2019
Activos		
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.695.841	1.072.579
Otros activos financieros, corrientes	50.250	499.504
Otros activos no financieros, corrientes	155.892	313.449
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	599.381	1.244.348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	158	19.645
Inventarios corrientes	323.574	354.232
Activos por impuestos, corrientes	42.320	29.321
Activos no corrientes mantenidos para la venta	276.122	485.150
Total activos corrientes	3.143.538	4.018.228
Otros activos financieros, no corrientes	33.140	46.907
Otros activos no financieros, no corrientes	126.782	204.928
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.986	4.725
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.046.559	1.448.241
Plusvalía	-	2.209.576
Propiedades, planta y equipos	10.730.269	12.919.618
Activos por impuestos corrientes, no corrientes	-	-
Activos por impuestos diferidos	564.816	235.583
Total activos no corrientes	12.506.552	17.069.578
Total activos	15.650.090	21.087.806
Patrimonio y Pasivos		
Otros pasivos financieros, corrientes	3.055.730	1.885.660
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.322.125	2.222.874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	812	56
Otras provisiones, corrientes	23.774	5.206
Pasivos por impuestos, corrientes	656	11.925
Pasivos por impuestos, no corrientes	2.088.791	2.835.221
Total pasivos corrientes	7.491.888	6.960.942
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.803.801	8.530.418
Otras cuentas por pagar, no corrientes	651.600	619.110
Otras provisiones, no corrientes	588.359	286.403
Pasivos por impuestos diferidos	384.280	616.803
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	74.116	93.570
Otros pasivos no financieros no corrientes	702.008	851.383
Total pasivos no corrientes	10.600.587	10.997.687
Total pasivos	18.092.475	17.958.629
Capital emitido	3.146.265	3.146.265
Ganancias acumuladas	(4.193.615)	352.272
Acciones propias en cartera	(178)	(178)
Otras reservas	(1.388.185)	(367.577)
Patrimonio atribuible al controlador	(2.435.713)	3.130.782
Participaciones no controladoras	(6.673)	(1.605)
Total patrimonio	-2.442.386	3.129.177
Total pasivos y patrimonio	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 31 de diciembre 2020	Al 31 de diciembre 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	4.620.409	11.079.333
Otros cobros por actividades de operación	51.900	127.683
Clases de pagos		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(3.817.339)	(6.663.875)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(1.227.010)	(1.644.806)
Otros pagos por actividades de operación	(70.558)	(267.643)
Impuestos a las ganancias pagados	(65.692)	(45.311)
Otras entradas (salidas) de efectivo	13.593	241.286
Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación	(494.697)	2.826.667
Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión		
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(1.140.940)	(4.131.890)
Compras de propiedades, planta y equipo	75.566	50.322
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	(324.264)	(1.276.621)
Compras de activos intangibles	(75.433)	(140.173)
Importes procedentes de la venta de activos intangibles	-	-
Anticipos de efectivo y préstamos concedidos a terceros	-	-
Intereses recibidos	36.859	17.822
Otras entradas (salidas) de efectivo	(2.192)	(2.249)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	33.608	(1.419.207)
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)	(294.105)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	1.425.184	1.781.728
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	560.296	93.000
Préstamos de entidades relacionadas	373.125	-
Reembolsos de préstamos	(793.712)	(1.860.455)
Pagos de pasivos por arrendamientos	(122.062)	(398.992)
Dividendos pagados	(571)	(55.116)
Intereses pagados	(210.418)	(550.877)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(107.788)	(58.704)
Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	1.120.829	(1.343.521)
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	659.740	63.939
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(36.478)	(73.002)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	623.262	(9.063)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERÍODO	1.072.579	1.081.642
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO	1.695.841	1.072.579

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 31 de diciembre 2020	Al 31 de diciembre 2019
Total Activos	15.650.090	21.087.806
Total Pasivos	18.092.475	17.958.629
Total Patrimonio*	-2.442.386	3.129.177
Total Pasivos & Patrimonio	15.650.089	21.087.806
Deuda		
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo	6.118.353	5.462.684
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	1.614.501	1.730.843
Deuda Financiera Total	7.732.854	7.193.527
Pasivos por arrendos	3.121.002	3.172.157
Deuda Total	10.853.856	10.365.684
Caja y valores negociables	-1.695.859	-1.459.248
Deuda Neta Total	9.157.997	8.906.436

(*) Nota: Incluye interés minoritario

LATAM Airlines Group S.A.

Principales Ratios Financieros

	Al 31 de diciembre 2020	Al 31 de diciembre 2019
Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses	39,0%	14,0%
Deuda bruta (US\$ miles)	10.853.856	10.365.684
Deuda bruta / EBITDA (12 meses)	ns	4,7
Deuda neta (US\$ miles)	9.157.997	8.906.436
Deuda neta / EBITDA (12 meses)	ns	4,0

LATAM Airlines Group S.A.
Flota consolidada

	Al 31 de diciembre de 2020		
	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	19	19	38
Airbus A350-900	7	3	10
Boeing 767-300	-	17	17
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	10	2	12
TOTAL	97	188	285
Flota Carga			
Boeing 767-300F	1	10	11
TOTAL	1	10	11
TOTAL FLOTA EN OPERACIÓN	98	198	296
Subarrendos			
Airbus A320-200	-	2	2
Airbus A350-900	-	1	1
Boeing 767-300F	-	1	1
TOTAL SUBARRIENDOS	-	4	4
TOTAL FLOTA	98	202	300