



A TAM S.A. é uma *holding* que detém o controle da TAM Linhas Aéreas S.A., que, por sua vez, é uma das líderes no setor de transporte de passageiros e cargas no Brasil e apresenta, em 1º de março de 2021, as demonstrações financeiras consolidadas para o exercício findo em 31 de dezembro de 2021. A TAM S.A. ("TSA" ou "Comitê") refere-se à entidade consolidada e suas respectivas subsidiárias, cujas atividades operacionais estão relacionadas com transporte aéreo de passageiros e cargas no território nacional e em âmbito internacional. A aquisição e o financiamento de aeronaves, a captação de recursos e o desenvolvimento de atividades de agenciamento de viagens e turismo. Em 2021, transportamos aproximadamente 19,9 milhões de passageiros, com *load factor* (taxa de ocupação) de 80,3% nos voos do mercado doméstico brasileiro e de 62,7% nos voos internacionais operados entre o Brasil e destinos nas Américas e na Europa. Isso permitiu à TAM S.A. ser líder do setor aéreo em 2021, com participação de mercado de 33,8% segundo os dados consolidados divulgados pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil). Atualmente, a LATAM é a maior para mais destinos no Brasil que antes da pandemia (somos 49 hoje contra 44 em 2019). Mais eficiente e competitiva, em 2021 a empresa inaugurou operações inéditas em Comandantia/B, Jatuari do Norte (CE), Petrolina (PE), Jericoacoara (CE) e Vitória da Conquista (BA), e já se prepara para a abertura de 7 novos destinos nacionais no primeiro semestre de 2022. Em janeiro de 2022, a LATAM realizou o seu primeiro voo internacional do Boeing 787-9 com tripulação brasileira. A aeronave está operando regularmente a rota São Paulo/Guarulhos-Madri e a LATAM Brasil é a primeira Companhia aérea nacional a operar voos com este modelo. **Comentários da Administração sobre o Resultado do Exercício Findo em 31 de dezembro de 2021:** A recente liquidação pela Companhia no exercício findo em 31 de dezembro de 2021 de R\$ 11,5 bilhões, comparada com R\$ 9,4 bilhões registrados no ano anterior. A leve recuperação do faturamento é reflexo do aumento da população vacinada contra a Covid-19 (Coronavírus). Em função do surgimento da variante ômicron, vários países seguem com fronteiras terrestres, marítima e aérea fechadas ou com restrições sanitárias de acesso para reduzir a propagação do vírus, sendo o setor aéreo um dos mais afetados. Como consequência, o resultado obtido pela Companhia apresenta sinais de recuperação, apresentando um prejuízo líquido de R\$ 4,2 bilhões em 2021, comparado ao prejuízo líquido de R\$ 5,5 bilhões em 2020. O ano de 2021 foi marcado por um forte aumento do preço dos combustíveis, aumento do desemprego, aumento da inflação e 40% no aumento do PIB antes de reformas no aprovações do governo, dentro do contexto de economia brasileira e consequentemente os planos e resultados da Companhia. Diagnósticos que a crise seria mais longa do que o inicialmente previsto e, em maio de 2020, com o intuito de preservar e fortalecer os negócios do Grupo LATAM Airlines no futuro, a Companhia ingressou no processo de reorganização voluntária do *Chapter 11* nos EUA, buscando a reestruturação do seu endividamento e a readaptação de sua frota, mediante um processo judicial e sem que tal medida afetasse as operações comerciais do Grupo LATAM. Inicialmente, o processo englobou somente as subsidiárias do Grupo LATAM no Chile, Peru, Colômbia, Equador e EUA. Em junho de 2020, no entanto, anunciamos o fim das operações domésticas na Argentina e, em julho de 2020, a subsidiária LATAM Brasil foi incluída no processo de *Chapter 11*. Em 26 de novembro, o Grupo LATAM apresentou o seu Plano de Reorganização, que descreve a forma como o Grupo sairá do processo de *Chapter 11*, em conformidade com as legislações do Chile e dos EUA. O plano é um compromisso dos principais grupos de interesse para fortalecer a estrutura de capital e a sustentabilidade a

Balancos patrimoniais em 31 de dezembro de 2021 e 2020 (Valores expressos em milhares de reais - R\$)

Ativo Circulante	Controladora			Consolidado			Passivo Circulante	Controladora			Consolidado		
	Nota	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2021		31/12/2020	Nota	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2020
Caixa e equivalentes de caixa	6	32.962	34.261	1.633.539	1.234.058		Empréstimos e financiamentos	18	-	-	2.006.978	1.562.433	
Aplicações financeiras		-	-	389	368		Arendamento financeiro	19	-	-	124.628	1.081.673	
Caixa restrito	7	-	-	60.908	50.893		Arrendamentos a pagar - Mítuos	24	3	3	555.888	493.750	
Contas a receber	8	5	5	9.756.434	7.801.942		Fornecedores	20	360	389	13.958.455	8.706.835	
Estoque	9	-	-	891.447	775.387		Saldos e encargos sociais	22	22	22	536.943	440.355	
Tributos a recuperar	10	8.622	11.327	270.747	298.437		Reservas diferidas	21	-	-	3.652.274	3.017.486	
Adiantamento a fornecedores	11	-	-	432.734	609.709		Impostos a recolher	968	-	-	108.488	96.210	
Outros créditos		-	-	232.338	91.773		Provisão para manutenção	-	-	-	781.538	1.733.893	
Demais contas a receber	12	209	212	2.146.810	2.677.130		Outros adiantamentos	-	-	-	10.208	56.454	
Ativos disponíveis para venda		-	-	789	789		Demais contas a pagar	1.353	414	213	81.935	138.434	
		41.790	45.805	15.428.135	13.621.486						1.831.905	17.327.523	
Não circulante							Não circulante						
Caixa restrito	7	-	-	23.146	18.447		Arendamentos financeiros	19	-	-	439.296	667.218	
Depósitos judiciais	14	105	195	856.838	748.478		Fornecedores	20	-	-	146.818	-	
Tributos a recuperar	10	-	-	29.849	74.827		Provisões para riscos tributários, trabalhistas e cíveis	22	-	-	2.443.871	2.055.243	
Outros créditos		-	-	169.468	135.232		Provisão para perdas com investimento	16	2.688.519	2.082.466	-	-	
Demais contas a receber	12	10	10	403	1.273		Empréstimos a pagar - Mítuos	24	2.978	2.978	11.069	10.512	
Investimentos	15	88.809	76.483	16.595	-		Provisão para manutenção	-	-	-	398.075	109.394	
Imobilizado	16	1	11	2.367.669	3.303.704		Dividendos a pagar	858	858	858	858	858	
Intangível	17	-	-	258.339	332.257		Outros adiantamentos	-	-	-	14.998	25.321	
		88.825	76.699	3.722.005	4.614.218		Demais contas a pagar	-	-	-	147	137	
		130.723	122.504	19.148.440	18.235.704						6.272.355	2.086.302	
											6.273.708	2.086.716	
											29.287.037	20.196.206	
											23		
											3.972.351	3.972.351	
											3.972.351	3.972.351	
											(937.876)	(937.876)	
											(937.876)	(937.876)	
											(9.808.699)	(9.808.699)	
											631.239	631.239	
											(6.142.985)	(6.142.985)	
											4.388	3.710	
											130.723	122.504	
											19.148.440	18.235.704	

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Demonstrações das mutações do patrimônio líquido para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 (Valores expressos em milhares de reais - R\$)

	Controladora e consolidado									
	Reserva de Capital					Patrimônio líquido				
	Capital social	Ativos em emissão	Reserva de lucros	Reserva de lucros	Reserva de lucros	Reserva de lucros	Reserva de lucros	Reserva de lucros	Reserva de lucros	Reserva de lucros
Em 31 de dezembro de 2019	3.972.351	(2.554)	74.947	61.040	(1.071.309)	(6.536.393)	637.706	(1.964.212)	3.710	(1.980.502)
Prejuízo do exercício	-	-	-	-	-	(5.543.847)	-	(5.543.847)	(443)	(5.544.290)
Gainho na conversão de investimentos no exterior	-	-	-	-	-	-	42.510	42.510	659	43.169
Hedge de fluxo de caixa	-	-	-	-	-	(47.286)	(47.286)	(47.286)	-	(47.286)
Realização da reserva de reavaliação	-	-	-	-	-	1.497	(1.497)	-	-	-
Pagamento de dividendos e ISCP	-	-	-	-	-	-	(2.564)	(2.564)	-	(2.564)
Em 31 de dezembro de 2020	3.972.351	(2.554)	74.947	61.040	(1.071.309)	(6.536.393)	637.706	(1.964.212)	3.710	(1.980.502)
Prejuízo do exercício	-	-	-	-	-	(4.173.803)	-	(4.173.803)	316	(4.173.487)
Gainho na conversão de investimentos no exterior	-	-	-	-	-	-	(4.970)	(4.970)	362	(4.608)
Realização da reserva de reavaliação	-	-	-	-	-	1.497	(1.497)	-	-	-
Em 31 de dezembro de 2021	3.972.351	(2.554)	74.947	61.040	(1.071.309)	(9.808.699)	631.239	(6.142.985)	4.388	(6.138.597)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Notas explicativas da administração às demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2021 (Valores expressos em milhares de reais - R\$, exceto quando indicado de outra forma)

1. Contexto Operacional

A TAM S.A. (TAM ou Companhia) foi constituída em 12 de maio de 1997, e é uma subsidiária integral da LATAM Airlines Group S.A. (Grupo ou LATAM), um dos maiores grupos de companhias aéreas do mundo em malha aérea, o qual oferece serviços de transporte de passageiros e cargas para cerca de 141 destinos, em 19 países, com uma frota de aeronaves Boeing 767, 777, 787-8, 787-9, Airbus A320, A320neo, A321 e conta com aproximadamente 29 mil subsidiárias. As demonstrações financeiras individuais e consolidadas abrangem a Companhia e suas subsidiárias. As ações da LATAM são negociadas nas bolsas de Santiago do Chile e Nova Iorque, nesta última, na forma de ADRs, sob o ticker LAM. As ações da LATAM contam com o Índice Dow Jones de Sustentabilidade da bolsa de Nova Iorque (NYSE). As controladas TAM Linhas Aéreas S.A. (TLA) e ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A. (ABSA), em conformidade com a concessão da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), operam principalmente linhas regulares de transporte aéreo de passageiros, cargas e malhas postais, no território brasileiro e em âmbito internacional, por meio de aeronaves próprias ou arrendadas, ou por meio da contratação de serviços de terceiros, e de serviços de carregamento e descarregamento de cargas aéreas. A TLA e a ABSA, bem como as demais subsidiárias da Companhia, têm por objeto social a seguinte: • Explorar atividades complementares de serviços de transporte aéreo por fretes de passageiros, cargas e malhas postais; • Prestar serviços de manutenção, reparação de aeronaves próprias ou de terceiros, motores, partes e peças; • Hangaragem de aviões; • Atendimento de pólo e pista, abastecimento de comissária de bordo e limpeza de aeronaves; • Prestar serviços de engenharia, assistência técnica e demais atividades relacionadas à indústria aeronáutica; • Realizar instrução e treinamento, relacionados às atividades aeronáuticas; • Compra e venda de peças, acessórios e equipamentos aeronáuticos; • Desenvolvimento e execução de outras atividades conexas, correlatas ou complementares ao transporte aéreo; • Importação e exportação de óleo lubrificante acabado; • Desenvolvimento e gerenciamento de programas de fidelidade; • Comercialização de direitos de resgate de prêmios; e • Armazenamento e depósito de produtos sólidos, líquidos e gasosos por conta de terceiros. A TAM é registrada e domiciliada no Brasil e sua sede está na Rua Aica, 673, 6º andar, sala 61, Jardim Brasil, São Paulo, SP, 1.1. Fatos relevantes para o exercício e estrutura de capital da Companhia: Em função da rápida disseminação do novo Coronavírus pelo mundo e da decretação da pandemia de Covid-19 pela OMS (Organização Mundial da Saúde), em 11 de março de 2020, verificamos vários impactos econômicos, sendo o setor aéreo um dos primeiros a serem afetados. Os países sofreram grandes impactos econômicos, houve restrições ou fechamento integral de fronteiras aéreas, marítimas e terrestres, medidas de distanciamento social, fechamento de atividades não essenciais, fechamento temporário de locais de viagens de turismo, entre outras medidas, com o intuito de diminuir a propagação da doença que teve, como consequência, a redução significativa de demanda por viagens aéreas corporativas e a lazer, colando o setor aéreo de transporte de passageiros num estágio de emergência sem precedentes na história da indústria. Em decorrência da parada quase que integral das operações, o Grupo verificou a necessidade de revisão de toda a composição da malha operacional, vital revisão corporativa: (i) Alteração nos horários das decolagens, e (ii) Análise da quantidade de voos ofertados, com o intuito de ajustar a operação da Companhia à nova demanda esperada. A Administração do Grupo e da Companhia se deparou com a maior crise da história da aviação mundial, com queda drástica de reservas, voos e receita, tendo sido necessário agir imediatamente com medidas para assegurar a sustentabilidade da Companhia no longo prazo, e para proteger a sua liquidez por meio da negociação com principais fornecedores, alinhamento com Sindicatos, redução temporária de salários, licença não remunerada voluntária de funcionários e negociação com governo para postergação do pagamento de tributos. Adicionalmente, a Companhia reavaliou a malha aérea regular e o intuito de ajustar a operação à nova demanda por voos. Foi necessário rever todo o planejamento. A Administração do Grupo e da Companhia diagnosticou que a crise seria mais longa do que o inicialmente previsto e, em maio de 2020, com o intuito de preservar e fortalecer os negócios do Grupo no futuro, a Companhia ingressou no processo de reorganização voluntária sob as regras do *Chapter 11* nos EUA, buscando a reestruturação do seu endividamento e a readaptação de sua frota, mediante um processo judicial e sem que tal medida afetasse as operações comerciais do Grupo. Inicialmente, o processo englobou somente as subsidiárias do Grupo no Chile, Peru, Colômbia, Equador e EUA. Em junho de 2020, no entanto, foi anunciado o fim das operações domésticas na Argentina e, em julho de 2020, a subsidiária LATAM Brasil composta pelas empresas, TAM S.A., Tam Linhas Aéreas S.A. e suas subsidiárias TP Franchising Ltda., e ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., foram incluídas no processo. No âmbito do *Chapter 11*, as Companhias buscaram investidores interessados na concessão de determinada modalidade de empréstimo denotando DIP, o qual segue determinadas regras do *Chapter 11* e se beneficia de senioridade em relação a outros endividamentos dos tomadores. Em 18 de setembro de 2020, o Grupo recebeu a aprovação definitiva para a proposta de financiamento modificada para DIP, garantindo acesso a montante de US\$2,45 bilhões necessários para fortalecer a estrutura de capital do Grupo, otimizar a liquidez das subsidiárias e, assim, propiciar mecanismos adicionais para o Grupo enfrentar os impactos da Covid-19. Em 08 de outubro de 2020, o Grupo teve acesso a uma parcela inicial de US\$1,1 bilhão, de um total de US\$2,45 bilhões, do empréstimo DIP. Em 24 de junho de 2021, o Grupo teve acesso a mais US\$500 milhões. Em 8 de setembro de 2021, foi publicado o Plano de Negócios, no qual a Companhia afirma que espera voltar a seus níveis de capacidade (ASK) pré-pandêmicos em 2024 e que projeta um crescimento de 7% até 2026, em comparação com 2019. Este resumo se explica por uma recuperação total do mercado doméstico e do internacional até 2022 e 2024, respectivamente, em linha com o anúncio pela indústria. É importante destacar que as iniciativas de redução de gastos como a renegociação com fornecedores, a melhoria da eficiência em função da transformação digital e da reestruturação de frota, o que por si só representa uma economia de caixa de 40% ao ano se comparado a 2019, permitiram a Companhia modificar estruturalmente sua base de custos. No dia 29 de setembro de 2021, o Grupo obteve o financiamento garantido de até US\$750 milhões para a linha de crédito do Tranche B do DIP, permitindo a taxa e condições mais competitivas do que as apresentadas no Tranche A e C, o que permitirá melhorar o custo de financiamento no *Chapter 11*. Depois de receber vários ofertas de investidores para o Tranche B, o Conselho de Administração da LATAM Airlines Group aprovou por unanimidade dos conselheiros independentes a proposta apresentada por um grupo de financiadores formado pela Oaktree Capital Management, L.P. pela Apollo Management Holdings, L.P. e entidades relacionadas a essa. Dessa forma, o financiamento DIP será composto por linhas existentes de US\$1,3 bilhões no Tranche A, US\$750 milhões no Tranche B e US\$1,15 bilhões no Tranche C. Até o momento, US\$1,65 bilhões foram sacados do Tranche A e C. No dia 26 de novembro de 2021 o Grupo e seus filiadas no Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Peru e Estados Unidos apresentaram para a Corte de Nova Iorque o Plano de Reorganização Financeira. Este plano é o resultado de diversas negociações e reflexo do acordo alcançado entre o Grupo e seus principais credores e acionistas. Especificamente, o plano propõe a estrutura de malha em linha com a realidade pandêmica e a devolução dos ativos abarcados, e aumento de capital de aproximadamente US\$5,4 bilhões. Esse plano visa permitir ao Grupo realizar os pagamentos necessários para sair do *Chapter 11*, prevenindo uma dívida de US\$2,26 bilhões e liquidez de US\$2,67 bilhões, o que ainda mantém a LATAM em posição competitiva para operações futuras. De fato, a estratégia da Companhia está baseada no retorno das operações de forma ordenada, segura e impecável, sempre privilegiando a segurança e o cuidado com os clientes e colaboradores, assim como a manutenção da liderança mundial da pontualidade alcançada em 2018 e 2019 e a regularidade das operações. Sob a perspectiva de liquidez, foi possível, principalmente pelos empréstimos obtidos, com terceiros, manter níveis adequados de caixa durante o exercício, preservando, quase que em sua integralidade, a posição inicial. A Companhia está focada em maximizar a eficiência das operações com o intuito de sermos mais ágil, simples e competitiva em custos. Considerando os fatos acima e diante do cenário de incerteza, durante o período de 2021, a Companhia realizou análise de sua frota, e com o intuito de manter uma estrutura de malha em linha com a realidade pandêmica efetuou a devolução dos ativos abarcados; • Devolução aeronave A320: Em 29 de janeiro de 2021, foi aprovada pelo Tribunal dos Estados Unidos do Distrito Sul de Nova Iorque a devolução de duas aeronaves A320 registradas na TAM Linhas Aéreas S.A. sob contratos de subarrendamento com a LATAM Airlines Group S.A. Em 22 de abril houve a aprovação da renegociação de contrato de arrendamento entre a Companhia e a Jackson Square Aviation ou *lessor*, de uma mais aeronave A320, registrada de acordo com o IFRS 16. • Descontinuação de frota A350: Em 8 de abril de 2021, sete aeronaves deixaram de fazer parte da frota da LATAM Brasil e na semana de 15 de abril de 2021, outros quatro aeronaves A350 também deixaram de fazer parte da frota da Companhia. Essa decisão foi tomada com objetivo de manter uma frota menor e mais homogênea, considerando a menor operação internacional decorrente do fechamento das fronteiras internacionais no período da pandemia.

Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova Iorque e credores. Esse evento ou condição indica a existência de incerteza significativa quanto à capacidade de continuidade operacional da Companhia. No entanto, as demonstrações financeiras individuais e consolidadas no exercício findo em 31 de dezembro de 2021 foram preparadas mantendo-se o pressuposto de continuidade operacional, levando em consideração que a Companhia tem recebido os aportes financeiros da sua controladora LATAM, no âmbito do processo de reorganização financeira acima descrito, além de possuir um plano de negócios que contempla a redução de custos e despesas e otimização de geração de caixa, visando garantir a necessidade de capital de giro. Em 31 de dezembro de 2021, a Companhia apresenta um prejuízo de R\$4.173.487, (prejuízo de R\$5.544.290 em 31 de dezembro de 2020), uma posição negativa de patrimônio líquido no montante de R\$6.142.985 (posição negativa de R\$1.964.212 em 31 de dezembro de 2020) e um capital circulante líquido individual negativo no montante de R\$404,445 (negativo de R\$435,391 em 31 de dezembro de 2020) e consolidado negativo no montante de R\$6.405,770 (negativo de R\$3.706,037 em 31 de dezembro de 2020). Se considerado o capital circulante líquido ajustado, isto é, sem os efeitos dos saldos relativos às receitas diferidas, o montante consolidado negativo é de R\$2.753,496 (negativo de R\$688,551 em 31 de dezembro de 2020). **Teste de *Impairment*:** Em função dos impactos do COVID-19 e dos índices de sinais de deterioração levaram a Companhia a efetuar análise de *Impairment*. Os sinais de deterioração identificados foram: aumento da incerteza (no que diz respeito à situação econômica e sanitária, à duração do crise, ao prolongamento do fechamento das operações, entre outros), o aumento das taxas de juros de mercado e a diminuição da operação. O valor recuperável da UGC (Unidade Geradora de Caixa) foi determinado com base em cálculos do valor em uso. Esses cálculos usam projeções de fluxo de caixa pós-impostos de 5 anos com base em orçamentos financeiros aprovados pela Administração. Os fluxos de caixa além do período orçado são extrapolados usando taxas e volumes de crescimento médio estimados, que não excedem as taxas de crescimento médio de longo prazo. As projeções de fluxo de caixa estimadas pela Administração incluem julgamentos e premissas significativas relacionadas às taxas de crescimento de volume anual, taxa de desconto, inflação e taxa de câmbio, bem como ao preço do combustível. A taxa de crescimento anual é baseada no desempenho passado e nas expectativas da administração de desenvolvimento de mercado em cada um dos países em que opera. As taxas de desconto utilizadas para a UGC de Transporte Aéreo, refletem riscos específicos relacionados ao país de cada uma das operações. As taxas de inflação e de câmbio são baseadas nos dados disponíveis nos países e nas informações dos Bancos Centrais dos diversos países onde atua, e o preço do combustível é determinado com base em níveis estimados de produção, ambiente competitivo do mercado em onde operam e sua estratégia comercial. Em 31 de dezembro de 2021, de acordo com sua política, o Grupo realizou o teste anual de redução do valor recuperável para a TAM Linhas Aéreas e realizou análise de indicativo de *Impairment* para as demais Companhias do Grupo, as quais não apresentaram indicativos de *Impairment*. A taxa de desconto (WACC) utilizada para todos os períodos e a incerteza que existe no mercado atual foi incorporada aos fluxos projetados pela adição de um cenário pessimista e otimista ao cenário base, por sua vez atribuído ponderamentos de sucesso a cada um. Em 31 de dezembro de 2021, os valores recuperáveis foram determinados utilizando as seguintes premissas:

	UGC Transporte Aéreo	
	%	1.1 - 2.5
Taxa de crescimento anual (terminal)	RS/US\$	5,4 - 5,7
Taxa de desconto (1)		6,80 - 10,60
Taxa de desconto com base no custo médio ponderado		
Capital (WACC - Custo Médio Ponderado de Capital)		
Preço do combustível nas curvas de preço	US\$/baril	71 - 73

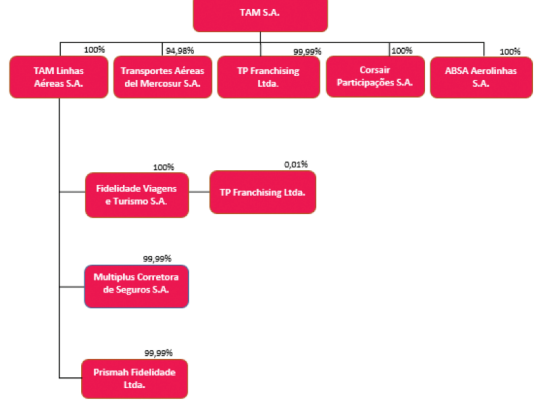
(1) Em linha com as expectativas do Banco Central do Brasil. A UGC é sensível a taxas de crescimento anual, descontos e taxas de câmbio. A análise de sensibilidade inclui o impacto das alterações nas estimativas críticas na determinação dos valores recuperáveis, respectivamente.

	Diminuição de taxa de Aumento WACC Máxima crescimento terminal mínima	
	%	%
UGC Transporte Aéreo	10,6	1,1

O resultado da análise de *Impairment* em 31 de dezembro de 2021, que incluiu análise de sensibilidade das principais variáveis de transporte aéreo de passageiros, verificou que os valores recuperáveis calculados excedem o valor contábil dos ativos líquidos e da UGC, portanto não foi identificado perda no valor recuperável desses ativos que apresentamos nestas demonstrações financeiras individuais e consolidadas. Em função de cotação de incertezas da Companhia, em 31 de dezembro de 2020, foi realizado a análise de redução ou perda do valor recuperável dos ativos conforme preconizam as normas contábeis, onde foram identificadas perdas no valor recuperável nos ativos abarcados: • IVA TLA Argentina: devido à ausência do plano de recuperabilidade do crédito e incerteza da retomada dos voos, a Companhia optou por realizar a baixa de R\$ 10,6 milhões; • Descontinuação de frota: Em dezembro de 2020, a Companhia realizou uma análise do plano de frota, o qual foi discutido sobre a descontinuação de frota da Companhia. O valor provisionado, referente a compromissos rotativos, foi avaliado em R\$ 95 milhões; • Baixa do ativo fiscal diferido: A Companhia não possui elementos para determinar de forma razoável quanto seria capaz de produzir lucro tributável, afetando diretamente a realização do ativo fiscal diferido registrado anteriormente, cujo montante de R\$ 951 milhões foi integralmente baixado no ano de 2020. • Baixa de "direito de uso dos slots": Em março de 2020, em decorrência das novas expectativas da Companhia em relação ao processo de revisão e redefinição da malha aérea, a Administração entendeu que o ativo de "direito de uso dos slots", deixa de ser identificável e os fluxos de caixa esperados tornaram-se incertos, perdendo, portanto, a característica de ativo intangível. Desse modo, foi realizada a baixa integral do ativo para o resultado do período.

2. Estrutura Societária

A estrutura societária da Companhia e de suas subsidiárias em 31 de dezembro de 2021, está apresentada a seguir:



18. Empréstimos e Financiamentos

	Consolidado				
	Início	Vencimento	Taxa efetiva	31/12/2021	31/12/2020
Merrill Lynch Credit Products, LLC	24/04/2020	22/03/2021	CDI + 3.95% a.a.	1.339.816	1.086.043
Merrill Lynch Credit Products, LLC	29/04/2020	27/08/2020	CDI + 4.34% a.a.	388.825	335.693
Merrill Lynch Credit Products, LLC	07/05/2020	04/09/2020	CDI + 4.28% a.a.	162.884	140.697
Deutsche Bank	10/05/2020	19/10/2020	2,00%+1,00% a.m	49.428	-
Deutsche Bank	16/12/2021	16/12/2022	2,00%+1,00% a.m	66.025	-
Total				2.006.978	1.562.433

Estes passivos financeiros estão mensurados ao custo amortizado, e os valores justos dos contratos se baseiam nos saldos de empréstimos atualizados às taxas de juros contratadas até a presente data, estando tais montantes divulgados na Nota 5.8. A Companhia continua apresentando suas informações financeiras em 31 de dezembro de 2021, incluindo suas dívidas financeiras e arrendamentos mercantis, de acordo com as condições originalmente pactuadas, aguardando futuros acordos que venha a chegar com seus credores nos termos do *Chapter 11*. Durante o exercício de 2020, a Companhia contratou empréstimos com o intuito de reforçar a posição de sua caixa diante do cenário estabelecido pela COVID-19. Desse modo, os empréstimos estão representados por recursos captados para utilização nas operações da Companhia como capital de giro. No decorrer de 2021, houve a notificação pelo Tribunal dos Estados Unidos do Distrito Sul de Nova Iorque sobre cessação de crédito do empréstimo junto ao Banco do Brasil (junho de 2021) e Banco Bradesco (julho de 2021) para *Merrill Lynch Credit Products, LLC*.

19. Obrigações com Arrendamento Mercantil

A Companhia e suas controladas possuem contratos de arrendamento de aeronaves e motores, para composição de sua frota operacional, e de bens imóveis para acomodação de suas instalações administrativas e operacionais. Os prazos dos contratos variam substancialmente entre 5 e 20 anos. No início do contrato, a Companhia e suas controladas avaliam se o contrato é, ou contém, um arrendamento. Em sendo identificado um arrendamento, o qual corresponde a transferência do direito de uso de um ativo ao arrendatário, desde que este não se qualifique dentro das isenções previstas no CPC 06 (R2) para os contratos de prazo inferior a doze meses e de valor individual do ativo abaixo de US\$5.000 (cinco mil dólares), a Companhia e suas controladas reconhecem o passivo de arrendamento em contrapartida ao Direito de Uso (Nota 17), conforme política contábil aplicada em conformidade com o pronunciamento técnico vigente (Nota 4.16). Os contratos de aeronaves são majoritariamente formados por obrigações cujo pagamento é totalmente variável, de modo que estes alugueis são reconhecidos como despesas nos exercícios em que são incorridos. **19.1. Movimentação das obrigações de arrendamento:** Abaixo são apresentados os valores contábeis dos passivos de arrendamento (não há arrendamentos reconhecidos nas demonstrações financeiras individuais) e as movimentações durante o exercício:

	Consolidado				
	31/12/2020	Pagamentos apropriados	Varição cambial	Baixa (a)	31/12/2021
Aeronaves e motores	1.563.977	(99.464)	42.180 (144.183)	(974.493)	388.017
Bens imóveis	184.914	(37.611)	26.213	13	175.907
Circulante	1.748.891	(137.075)	68.393	(144.170)	563.924
Não circulante					124.628
					439.296

	Consolidado				
	31/12/2019	Pagamentos apropriados	Varição cambial	Baixa (a)	31/12/2020
Aeronaves e motores	1.481.484	(266.406)	11.395	411.990	1.563.977
Bens imóveis	226.150	(38.751)	25.990	79	184.914
Circulante	1.707.634	(305.157)	37.385	412.069	1.748.891
Não circulante					1.081.673
					667.128

(a) Baixas com provisão de *redelivery*, baixa de aeronaves (conforme baixa do imobilizado, nota 16) e imóveis. **19.2. Despesa de arrendamento de alugueis variáveis, ativos de baixo valor e de curto prazo:** Estão demonstrados abaixo os valores reconhecidos no resultado referentes aos itens isentos de reconhecimento pelo CPC 06 (R2):

	Controladora e Consolidado	
	31/12/2021	31/12/2020
Despesas com arrendamento:		
Pagamentos totalmente variáveis (Nota 26)	1.508.711	1.875.931
Direitos de uso de baixo valor	38.099	43.203
	1.547.810	1.919.134

20. Fornecedores

	Controladora		Consolidado	
	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2020
Terceiros	131	176	3.681.954	3.067.577
Partes relacionadas (Nota 24)	229	213	10.423.319	5.639.258
	360	389	14.105.273	8.706.835
Circulante	360	389	13.958.455	8.706.835
Não circulante			146.818	

A Companhia vem atuando junto aos seus parceiros em acordos comerciais para alteração no prazo de pagamentos em decorrência da COVID-19, apresentando pouco impacto nos saldos de Fornecedores. Terceiros. Em relação a variação dos saldos de partes relacionadas, decorre, basicamente, do aumento do volume de contratos de subleasing firmados entre a Companhia e a controladora integral - LATAM. Em janeiro de 2021, foi celebrado o contrato de parcelamento do DECEA com pagamentos em 60 vezes, que são tarifas correspondentes a Tarifas de Navegação Aérea devidas pela utilização das instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea no espaço brasileiro.

21. Receitas Diferidas

	Consolidado	
	31/12/2021	31/12/2020
Transporte a executar	2.910.328	2.088.793
Direito de resgate de prêmios	736.856	927.344
Pacotes turísticos	5.090	1.349
	3.652.274	3.017.486

A receita de transporte a executar refere-se a passagens aéreas vendidas e não usadas, e que somente serão reconhecidas na demonstração do resultado quando a obrigação de desempenho for satisfeita, isto é, o transporte do passageiro for completado. Os valores registrados como direito de resgate de prêmios, referente ao Programa de Fidelidade, são avaliados pelo seu valor justo no momento do acúmulo, e reconhecimento da receita do *breakage*.

22. Provisão para Riscos Tributários, Trabalhistas e Cíveis

A Companhia e suas subsidiárias estão envolvidas em determinados assuntos legais oriundos do curso normal de suas negócios, que incluem processos cíveis, administrativos, tributários, previdenciários e trabalhistas. A Companhia classifica os riscos de perda nos processos legais como "prováveis", "possíveis" ou "remotos". A provisão registrada em relação a tais processos é determinada pela Administração da Companhia, com base na análise de seus assessores jurídicos, e reflete um raciocínio as perdas prováveis estimadas. **22.1. Processos com estimativa de perda provável:** A Administração da Companhia acredita que a provisão para riscos tributários, cíveis e trabalhistas, constituída em acordo com a CPC 25 (IAS 37) - Provisões, Passivos Contingentes e Ativos Contingentes, é suficiente para cobrir eventuais perdas com processos administrativos e judiciais, conforme apresentado a seguir:

	Consolidado				(+/-) Atualização	31/12/2021	31/12/2020
	31/12/2020	Provisão	Reversão	Pagamentos			
Fundo aeroviário	357.643	-	-	-	7.682	365.325	
Tributários e previdenciários	933.589	192.267 (9.858)	(68)	27.772	1.143.702		
Cíveis	530.515	363.710 (209.695)	(236.817)	63.029	510.742		
Trabalhistas (a)	233.496	618.513 (275.824)	(179.297)	27.214	424.102		
	2.055.243	1.174.490	(495.377)	(416.182)	125.697	2.443.871	

(a) Incremento do valor provisionado decorrente a mudança de estimativa contábil conforme mencionado

TAM S.A. E SUAS CONTROLADAS - CNPJ Nº 01.832.635/0001-18

na Nota 4.2. (a) **Fundo Aeroviário:** A controlada TLA está discutindo a cobrança da contribuição equivalente a 2,5% sobre a folha mensal de salário, denominado nesta demonstração financeira como "fundo aeroviário", recurso a ser destinado as entidades privadas de serviço social e de formação profissional. Por meio dos efeitos de uma medida cautelar, inicialmente, a TLA não estaria obrigada a recolher referida contribuição, contudo, foi promulgada uma decisão em primeira instância desfavorável à TAM Linhas Aéreas, revogando assim a medida cautelar. A controlada vem efetuando o pagamento dessa contribuição por meio de depósito judicial. Em 31 de dezembro de 2021 o saldo da provisão referente a esse processo corresponde ao montante de R\$365.326 (R\$357.644 em 31 de dezembro de 2020), enquanto, os depósitos judiciais totalizam R\$451.071 em 31 de dezembro de 2021 (R\$441.339 em 31 de dezembro de 2020). (b) **Contingências tributárias e previdenciárias:** (i) A controlada TLA apropriou-se de créditos de PIS e COFINS oriundos do consumo de combustível de aviação para rotas com destinos internacionais, sendo esta prática contestada pelo órgão fiscalizador, Receita Federal do Brasil. A variação ocorrida entre dezembro de 2017 e dezembro de 2018 trata-se de prescrição do período de abril a dezembro de 2011. Em 31 de dezembro de 2021 o saldo da provisão referente a esse processo corresponde ao montante de R\$117.836 (R\$ 115.286 em 31 de dezembro de 2020). (ii) A controlada TLA, em conjunto com outras empresas do setor aéreo, representadas pelo Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA) ingressou com processo contra a União Federal para discutir o aumento de 72% dos valores de TAT-ADR (Tarifa de Controle de Aeródromo) e TAT-APP (Tarifa de Controle de Aproximação) imposto pelo Departamento de Controle de Espaço Aéreo (DECEA), que foi deferida liminar para que os valores referentes ao aumento sejam depositados em juízo como garantia no processo, tais valores estão sendo provisionados. Em 31 de dezembro de 2021 o saldo da provisão referente a esse processo corresponde ao montante de R\$661.022 (R\$321.550 em 31 de dezembro de 2020). (iii) Provisionamento referente a PIS/COFINS - Regime não cumulativo - Insusm - Tarifas de navegação - aérea pagas ao DECEA. A referida contingência deve-se ao fato de que o DECEA é órgão público e, por este motivo, não seria contribuinte do PIS e da COFINS. Os valores considerados como base mensalmente são referentes ao crédito de COFINS (7,60%) considerado na apuração referente este órgão e aplicado o fator proporcional. Atualização da Selic foi realizada considerando a data de transmissão do documento de compensação do débito. Em 31 de dezembro de 2021 o valor total dessa provisão corresponde a R\$151.723 (R\$147.875 em 31 de dezembro de 2020). Os demais processos não têm valores individuais relevantes. (c) **Contingências cíveis:** (i) No exercício de 2009, foi imposta uma multa à controlada ABSA, pela Secretaria de Direito Econômico (SDE) e, posteriormente, Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). A controlada ABSA foi condenada em decisão proferida em 28 de agosto de 2013 ao pagamento de multa no valor de R\$114.134. De acordo com nossos assessores jurídicos, estimou-se uma probabilidade de cerca de 60% (sessenta por cento) de chance de redução da base de cálculo da multa imposta, com base em critérios objetivos de aplicação do princípio do *ne bis in idem* que garante de maneira mais ampla possível o afastamento da cobrança de qualquer tipo de duplicidade punitiva a fim de se evitar que a pena se torne desproporcional, dentre outros argumentos. Em 31 de dezembro de 2021, a provisão referente a causa em questão totalizou o montante de R\$48.234 (R\$42.658 em 31 de dezembro de 2020). **22.2. Contingências com estimativa de perda possível:** A Companhia e suas controladas possuem processos, cuja expectativa de perda avaliada pela Administração e suportada por seus assessores jurídicos, está classificada como possível e, portanto, nenhuma provisão foi constituída. A posição das contingências possíveis está demonstrada no quadro a seguir:

	Consolidado	
	31/12/2021	31/12/2020
Tributários	6.003.306	5.082.022
Trabalhistas	1.318.266	1.646.353
Cíveis	130.128	192.056
	7.451.700	6.920.431

A variação no saldo de contingências avaliadas com risco possível refere-se à reavaliação de processos que, anteriormente, tinham probabilidade de perda considerada remota. Os detalhes sobre as principais dívidas classificadas como possível estão apresentadas a seguir: (a) **Contingências tributárias:** Imposto Sobre Serviços: A controlada LATAM Travel recebeu autos de infrações lavradas pela Municipalidade de São Paulo objetivando o recolhimento do ISS sobre os pacotes turísticos comercializados; entretanto, a controlada entende que sua receita auferida refere-se a intermediação de venda de pacotes e não venda de pacotes turísticos. Assim, após a discussão na esfera administrativa e com o encerramento do processo, a LATAM Travel entrou com Ação Anulatória para discutir os débitos objetos dos autos de infrações. Em novembro de 2019, obteve-se decisão parcialmente favorável (cancelamento quase a totalidade dos Autos de Infração, remanescendo a discussão de um auto de infração - valor aproximado de R\$200.000). Essa sentença cabe recurso pelo Município de São Paulo. Em 31 de dezembro de 2021, o valor dessa ação representa o montante de R\$553.576 (R\$439.912 em 31 de dezembro de 2020). PIS e COFINS: Em 19 de agosto de 2014, a Secretaria da Receita Federal lavrou auto de infração no montante de R\$175.886, por entender que uma parte dos créditos compensados de PIS e COFINS pela controlada TLA não estão diretamente relacionados com a atividade de transporte aéreo. A Administração apresentou impugnação no âmbito administrativo em 17 de setembro de 2014, a qual aguarda julgamento. Em 31 de dezembro de 2021, o valor total desse auto de infração é de R\$42.754 (R\$270.356 em 31 de dezembro de 2020). Adicionalmente, também foi lavrado auto de infração pela Secretaria da Receita Federal no montante de R\$141.253, relacionado a compensação de créditos de PIS e COFINS que se deu por meio de Per/Comp. Após publicação de acórdão que converteu o processo em diligência. Algumas compensações foram homologadas o que reduziu o valor original para R\$65.090. A manifestação de incomformidade apresentada pela TLA foi julgada improcedente, razão pela qual foi apresentado recurso voluntário pela Administração que aguarda julgamento. Em 31 de dezembro de 2021, o valor total desses autos corresponde a R\$164.537 (R\$107.738 em 31 de dezembro de 2020). **Seguro de Acidente do Trabalho (SAT):** Em 29 de outubro de 2018, a Secretaria da Receita Federal lavrou auto de infração no montante de R\$457.152, em virtude de supostas irregularidades da controlada TLA referentes aos recolhimentos efetuados a título de contribuição previdenciária sobre o grau de incidência laborativa e riscos de acidente do trabalho (GILRAT - antigo SAT), nas competências 11/2013 a 12/2017. A Administração apresentou Impugnação Administrativa em 28 de novembro de 2018, o qual aguarda julgamento perante a Delegacia da Receita Federal. Em 31 de dezembro de 2021, o valor total desse auto de infração é de R\$514.258 (R\$498.250 em 31 de dezembro de 2020). **Imposto de importação (II) e Impostos sobre produtos industrializados (IPI):** Nos exercícios de 2005 e 2006, a controlada ABSA foi autuada pelo valor de R\$36.305 em virtude do não recolhimento de impostos e multas a título de imposto de importação (II) e Impostos sobre Produtos Industrializados (IPI). A controlada ingressou com ação anulatória, que ainda aguarda julgamento, pleiteando sua ilegitimidade passiva por não ter transportado a mercadoria que ensejou a lavratura do auto de infração, bem como, por entender que inexistiu norma legal que responsabilize o transportador pelo pagamento do imposto sobre produtos industrializados no caso de extrávio da mercadoria. Em 2015, a União, por sua vez, ingressou com pedido de Execução Fiscal para cobrança dos tributos em questão, ainda sem decisão judicial. Em 31 de dezembro de 2021, o valor total dessa ação corresponde a R\$17.303 (R\$46.122 em 31 de dezembro de 2020). **Outros:** Em relação às outras contingências tributárias classificadas com prognóstico de perda possível, a Companhia destaca a seguir as principais mudanças ocorridas: Em 08 de outubro de 2014 a TLA recebeu o processo administrativo em decorrência de autuação da Receita Federal referente a Contribuição ao Fundo Aeroviário do período de 01/2009 a 12/2010. Em 31 de dezembro de 2021, o valor deste processo é de R\$101.935 (R\$88.519 em 31 de dezembro de 2020). Em 20 de março de 2017, a TLA foi citada na execução fiscal ajuizada pela União Federal objetivando a cobrança de débitos a título de CSLL referidas aos anos-calandário de 2004 a 2007, sendo que o processo aguarda a apresentação de defesa da controlada. Em 31 de dezembro de 2021, o valor total desta ação é de R\$101.935 (R\$88.519 em 31 de dezembro de 2020). A controlada TLA foi citada num pedido de execução fiscal ajuizada pela Fazenda do Estado de São Paulo objetivando a cobrança de débitos a título de ICMS e multas legais referentes aos anos-calandários de 1997 a 2001. Em 31 de dezembro de 2021, o valor desta ação é de R\$12.387 (R\$39.357 em 31 de dezembro de 2020). Em 29 de agosto de 2017, a TLA recebeu o processo administrativo em decorrência de autuação da Receita Federal exigindo multa aduaneira por descumprimento de obrigação acessória em declaração de importação. Em 31 de dezembro de 2021, o valor deste processo é de R\$87.314 (R\$84.209 em 31 de dezembro de 2020). Em 28 de dezembro de 2017, a TLA recebeu o processo administrativo em decorrência de autuação da Receita Federal exigindo débitos de PIS e COFINS, referente ao ano de 2012. Em 31 de dezembro de 2021, o valor deste processo é de R\$123.530 (R\$129.537 em 31 de dezembro de 2020). Em 12 de dezembro de 2019 a Companhia tomou ciência do Auto de Infração para exigência de PIS e COFINS, reparação em regime não cumulativo, em relação às apurações do ano-calandário de 2014, decorrente da apuração realizada pela empresa. Foi apresentada Impugnação Administrativa, o qual aguarda decisão. Em 31 de dezembro de 2021 o valor deste processo é de R\$178.556 (R\$174.358 em 31 de dezembro de 2020). Em relação ao incremento das contingências classificadas com o prognóstico de perda possível, destaca-se ainda o acréscimo de novos processos do contencioso tributário referente a despachos decisórios não homologando compensações efetuadas pela Companhia. (b) **Contingências trabalhistas:** No exercício de 2016, a controlada TLA recebeu reclamação trabalhista coletiva com pedido liminar proposta pelo Sindicato, cujo objeto é a fórmula utilizada pela empresa para a remuneração dos domingos e feriados trabalhados pelos aeroviários em regime de escala do aeroporto de Confins. Segundo o Autor, a TAM procede o cálculo em contrariedade ao que dispõe a legislação trabalhista. O Perito designado pelo Juízo concluiu que a empresa remunera os domingos/feriados trabalhados de forma simples e não dobrada. Atualmente, aguarda-se a realização de audiência de instrução. Em 31 de dezembro de 2021, o valor total dessa ação corresponde a R\$68.396 (R\$63.266 em 31 de dezembro de 2020). Com relação a variação no saldo de risco possível do contencioso trabalhista, o mesmo ainda tem o reflexo da reforma trabalhista adicionado a pandemia ocorrida em 2020 que afetou diretamente o andamento dos processos trabalhistas e consequentemente os casos classificados com risco possível. (c) **Contingências cíveis:** Dentre os processos judiciais de natureza cível avaliados pela Administração e pelos assessores jurídicos como sendo de risco possível, não existem processos com valores individuais relevantes.

23. Patrimônio Líquido

23.1. Capital social: O capital social é de R\$9.372.351 e está representado por 1.071.433.886 ações, sendo 395.464.812 ordinárias e 675.969.074 ações preferenciais, todas nominativas, sem valor nominal e indivisíveis em relação à Sociedade. Não houve movimentação do Capital social comparado a 31 de dezembro de 2020.

24. Partes Relacionadas

No curso das operações da Companhia, direitos e obrigações são gerados entre partes relacionadas, oriundos de operações de contratação de manutenção e subarrendamento de aeronaves, compra e venda de pontos de programa de fidelidade, prestação de serviços de transporte aéreo e operações de mútuo baseadas em contrato. **24.1. Posições ativas com partes relacionadas:**

	Controladora		Consolidado	
	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2020
Ativo circulante				
Contas a receber:				
LATAM Airlines Group S.A.	-	-	5.252.288	4.445.130
LAN Chile Cargo S.A.	-	-	2.168.561	2.133.922
LAN Argentina S.A.	-	-	36.298	35.010
LAN Peru S.A.	-	-	36.433	28.242
Outras partes relacionadas	-	-	-	-
	5	5	277.168	220.455
Outras partes relacionadas	5	5	7.770.748	6.862.759

Adiantamento a fornecedores:
LATAM Airlines Group S.A. Controladora indireta - - - 409.782 - - - 409.782

Demais contas a receber: (a)
LAN Peru S.A. Outras partes relacionadas - - - 288.523 887.330
LAN Argentina S.A. Outras partes relacionadas - - - 396.278 369.024
LAN Fax Group S.A. Outras partes relacionadas - - - 1.441.110 1.341.998
- - - 1.225.911 2.598.352
- - - 5 5 9.896.659 9.870.893

Total do ativo
(a) Cessão de contas a receber de partes relacionadas (Nota 12).
24.2. Posições passivas com partes relacionadas:

	Controladora		Consolidado	
	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2020
Passivo circulante				
Fornecedores:				
LATAM Airlines Group S.A. (a)	229	213	7.614.642	3.294.116
LAN Chile S.A.	-	-	2.173.879	1.830.760
LAN Argentina S.A.	-	-	22.163	20.266
Linea Aérea Carguera de Colombia	-	-	391.322	293.917
LAN Peru S.A.	-	-	101.019	89.067
Outras partes relacionadas	-	-	-	-
	-	-	120.294	111.132
Outras partes relacionadas	-	-	-	-
	-	-	10.423.319	5.639.258
Total do passivo circulante	229	213	10.423.319	5.639.258
Mútuos:				
LAN Argentina S.A.	-	-	555.588	493.750
TAM Linhas Aéreas S.A.	3	3	-	-
	3	3	-	-
Total do passivo circulante	232	216	10.978.907	6.133.008

Passivo não circulante
Mútuos:
LAN Cargo Overseas Limited Outras partes relacionadas 2.978 2.978 2.978 2.978
M&S Investment Ltd. Outras partes relacionadas - - - 8.091 7.534
Total do passivo não circulante 2.978 2.978 11.069 10.512
Total do passivo 3.210 3.194 10.989.976 6.143.520

(a) Aumento do saldo decorrente de movimentação das aeronaves apresentadas na nota 1.1 na TAM Linhas Aéreas. **24.3. Transações com partes relacionadas:**

	Consolidado	
	31/12/2021	31/12/2020
Vendas de espaço para cargas:		
LATAM Airlines Group S.A.	751.801	431.003
LAN Cargo S.A.	153.838	215.802
Outras partes relacionadas	35.369	57.319
Prestação de serviços com transporte de passageiros:		
LATAM Airlines Group S.A.	859.686	1.069.799
LAN Peru S.A.	351	1.520
Receita com pontos e resgates award		
LATAM Airlines Group S.A.	37.057	69.069
Custo com pontos award:		
LATAM Airlines Group S.A.	(44.870)	(83.161)
Custos com compra de espaço:		
LATAM Airlines Group S.A.	(194.647)	(44.375)
LAN Cargo S.A.	(54.213)	(20.053)