

LATAM logra un margen operacional ajustado de 12,9%, un aumento de 3,9 puntos porcentuales anual, con una expansión de capacidad de 8,3% en el segundo trimestre, demostrando un crecimiento rentable consistente

Santiago, Chile, 28 de julio de 2025 – LATAM Airlines Group SA (NYSE: LTM; SSE: LTM) anunció hoy sus resultados financieros consolidados para el segundo trimestre que finalizó el 30 de junio de 2025. Las referencias a "LATAM", "LATAM Airlines Group", la "Compañía" o la "compañía matriz" pertenecen a LATAM Airlines Group S.A., y las referencias a "el grupo LATAM", "nosotros", "nos", "nuestro" o el "grupo" se refieren a LATAM Airlines Group SA y sus filiales consolidadas, tanto de pasajeros como de carga. LATAM prepara sus estados financieros bajo las NIIF emitidas por el IASB, sin embargo, para facilitar la presentación y comparación, el Estado de Resultados en este informe se presenta en un Formato de EE. UU. adaptado. En algunas ocasiones, se realizan ajustes a estas cifras del Estado de Resultados por Partidas Especiales. Una tabla que concilia las cifras ajustadas por Partidas Especiales con sus cifras NIIF reportadas se puede encontrar al final del informe. Todas las cifras en este informe están expresadas en dólares estadounidenses. Los porcentajes y ciertas cantidades en dólares estadounidenses, pesos chilenos y reales brasileños que aparecen en este informe se han redondeado para facilitar su presentación. Cualquier discrepancia en las tablas entre los totales y las sumas de los importes indicados se debe al redondeo. El tipo de cambio promedio del real brasileño/dólar estadounidense para el trimestre fue de 5,66 BRL por USD (en comparación con 5,21 BRL por USD en el segundo trimestre de 2024).

HITOS

Resultados e indicadores financieros clave	2T25	2T24	Var.
Ingresos totales (US\$ millones)	3.279	3.030	+8,2%
EBITDAR ajustado (US\$ millones)	850	619	+37,4%
Margen EBITDAR ajustado	25,9%	20,4%	+5,5pp
Resultado operacional ajustado (US\$ millones)	423	274	+54,4%
Margen operacional ajustado	12,9%	9,0%	+3,9pp
Utilidad neta atribuible a los propietarios de la controladora (US\$ millones)	242	146	+66,0%
Margen de utilidad neta	7,4%	4,8%	+2,6pp
CASK de pasajeros ex-fuel ajustado (US\$ centavos)	4,3	4,1	+3,8%

- LATAM Airlines Group registró el segundo trimestre más sólido en su historia, reportando máximos en ingresos operacionales, EBITDAR ajustado, resultado operacional ajustado, márgenes y utilidad neta, destacando el valor de su modelo de negocio, estrategia robusta, sólida ejecución y entorno de combustible favorable.
- Durante el segundo trimestre de 2025, la capacidad consolidada del grupo LATAM aumentó un 8,3% en comparación con el mismo período de 2024. El trimestre reflejó un sólido desempeño operacional, con un factor de ocupación consolidado del 83,5%, mejorando 1,2pp interanual, impulsado por un fuerte factor de ocupación internacional del 84,8%, así como por la mejora en las operaciones domésticas de LATAM Airlines Brasil, donde los factores de ocupación ascendieron al 82,6%, lo que representa un aumento de 2,8pp interanual.
- LATAM distribuyó un total de US\$445 millones a sus accionistas durante el segundo trimestre de 2025 (US\$293 millones mediante el pago de dividendos del año fiscal 2024 y US\$152 millones mediante su primer programa de recompra de acciones), reforzando la sólida posición financiera del grupo y su disciplina de asignación de capital.
- La Compañía cerró el trimestre con US\$3,6 mil millones en liquidez, equivalente al 27,2% de los ingresos de los últimos doce meses, y mantuvo un apalancamiento neto ajustado de 1,6x, demostrando una fortaleza en su balance y una continua disciplina financiera.
- En Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 26 de junio de 2025, se aprobó un segundo programa de recompra de acciones de hasta el 3,4% de las acciones en circulación. En este marco, el Directorio aprobó dar inicio al nuevo programa de adquisición de acciones, a través del mecanismo de prorrata de Oferta Firme en Bloque (OFB) por un periodo de 30 días, por hasta el 2,4% de las acciones, que se lanzó el 1 de julio a un precio de CLP\$19,00 por acción y permanecerá vigente hasta el 30 de julio. Este segundo programa refleja la fortaleza financiera del grupo y su compromiso con la rentabilidad para sus accionistas.

- LATAM Airlines Group ha liquidado por completo su deuda con altas tasas de interés, originada en 2022. El 26 de junio, la Compañía anunció la exitosa refinanciación de su deuda, que contempló la emisión de US\$800 millones en bonos senior garantizados en el mercado internacional, con un cupón del 7,625% y vencimiento en 2031. Los fondos se utilizaron para prepagar US\$700 millones en bonos de alto cupón con vencimiento en 2029 (13,375%), reduciendo así la tasa de interés en más de 570 puntos básicos y el costo promedio ponderado total en 94 puntos básicos. Se espera que la transacción genere US\$33 millones en ahorros netos anuales en pago de intereses, con un impacto no operacional único de US\$104 millones en el Estado de Resultados del tercer trimestre de 2025.
- En junio, LATAM recibió nueve premios Skytrax World Airline Awards, incluyendo el de Mejor Aerolínea de Sudamérica por sexto año consecutivo y el de Mejor Personal de Aerolínea de Sudamérica por cuarto año consecutivo. Cabe destacar que 2025 marcó la primera vez que LATAM ganó todos los premios Skytrax disponibles dentro de la categoría en Sudamérica, incluyendo los premios a la mejor clase ejecutiva y económica, catering a bordo, limpieza de cabina, tripulación y salones.
- Como parte de su compromiso con la sostenibilidad, LATAM continuó fortaleciendo su Programa de Eficiencia de Combustible mediante la implementación de un software de monitoreo de rendimiento en toda la flota, que tiene el potencial de reducir los costos anuales de combustible a casi 8.000 toneladas de CO2 al año. Desde su lanzamiento en 2010, el Programa de Eficiencia de Combustible ha ayudado a LATAM a evitar más de 5,6 millones de toneladas de CO2.

COMENTARIOS DE LA GERENCIA - SEGUNDO TRIMESTRE DE 2025

El segundo trimestre de 2025 reafirmó la capacidad del grupo LATAM para generar un crecimiento rentable con consistencia y disciplina, a pesar de la estacionalidad y la incertidumbre macroeconómica global. Este periodo marcó el mejor desempeño registrado por LATAM en términos financieros y operacionales en un segundo trimestre, destacando la solidez estructural de su modelo de negocio.

La demanda se mantuvo sólida durante este periodo, lo que refleja la continua preferencia de los pasajeros por la propuesta de valor diferenciada del grupo LATAM. En línea con su compromiso de brindar una experiencia de viaje superior, el grupo continuó invirtiendo en el segmento premium, lanzando sus nuevas Suites Business Class en toda la flota de aviones wide-body (*fuselaje ancho*) —con suites con puertas, una novedad en Sudamérica— mejorando la comodidad y la privacidad de los viajeros de larga distancia. El grupo LATAM anunció una inversión para equipar todos sus aviones de wide-body (*fuselaje ancho*) con WI-FI a bordo a partir de 2026. Estas iniciativas se complementaron con la inauguración del Signature Check-in en el nuevo Aeropuerto de Lima, lo que refuerza aún más la oferta premium del grupo. La satisfacción del cliente (según el Net Promoter Score, NPS) se mantiene en niveles récord, lo que demuestra los resultados positivos de estas inversiones y la continua preferencia de los clientes en toda su red.

El crecimiento operativo siguió siendo un factor clave del rendimiento. El grupo LATAM ha aumentado su capacidad, mientras que la industria aeronáutica mundial sigue enfrentando desafíos en la cadena de suministro que afectan la disponibilidad de aeronaves. El grupo ha continuado recibiendo aeronaves de acuerdo con su plan de flota. Durante el trimestre, el grupo LATAM incorporó doce aeronaves (10 A320neo, 1 A321neo y 1 A330 mediante arrendamiento a corto plazo), totalizando 14 aeronaves recibidas en lo que va de 2025.

Esta continua expansión de flota ha permitido al grupo LATAM reforzar su estrategia de crecimiento asignando capacidad en los mercados atractivos para las filiales del grupo. LATAM Airlines Brasil lanzó seis nuevas rutas domésticas y expandió sus operaciones regionales desde y hacia Argentina. El crecimiento en Brasil también se benefició de la reanudación de las operaciones en el aeropuerto de Porto Alegre, que había cerrado en el segundo trimestre de 2024 debido a inundaciones. A nivel internacional, el grupo LATAM expandió su Joint Venture con Delta Air Lines mediante la inclusión de Argentina en el alcance del acuerdo, mejorando así la conectividad entre Sudamérica y Norteamérica.

“Nuestros resultados del segundo trimestre demuestran claramente la solidez operacional y financiera del grupo, así como su capacidad para desenvolverse en un entorno macroeconómico volátil e incierto”, afirmó Ricardo Bottas, CFO de LATAM Airlines Group. “Agregó que “el grupo LATAM mantiene un firme compromiso con la ejecución disciplinada de una estrategia de crecimiento rentable, invirtiendo de forma continua en mejoras de producto y servicio, enfocadas en iniciativas que eleven la experiencia del cliente en toda la red del grupo.”

Al iniciar el segundo semestre del año, el grupo continúa demostrando que, frente a los desafíos externos, su diversificación de negocios, su disciplina de costos y su flexibilidad para reasignar capacidad sientan las bases para cumplir con sus compromisos. El grupo LATAM mantiene su enfoque en una ejecución disciplinada, aprovechando sus fortalezas para lograr un crecimiento rentable y consolidar su participación de mercado en la región.

COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DEL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2025

Los ingresos operacionales totales ascendieron a US\$3.279 millones en el segundo trimestre, lo que representa un aumento del 8,2% con respecto al mismo período de 2024, debido a un aumento del 8,5% en los ingresos por pasajeros y del 10,2% en los ingresos por carga. En el segundo trimestre de 2025, los ingresos por pasajeros y carga representaron el 86,1% y el 12,8% de los ingresos operacional totales, respectivamente.

- **Los ingresos de pasajeros** ascendieron a US\$2.824 millones en el segundo trimestre, aumentando 8,5% frente al mismo periodo de 2024. Esto fue impulsado principalmente por un aumento de capacidad de 8,3% durante el trimestre, medido en ASKs, mientras que los ingresos unitarios de pasajeros (PRASK) tuvieron un ligero aumento de 0,2%, alcanzando los US\$6,9 centavos.
- **Los ingresos de carga** ascendieron a US\$419 millones en el segundo trimestre, lo que representa un aumento del 10,2% con respecto al mismo período de 2024. El aumento de los ingresos unitarios y de la capacidad contribuyó a los ingresos adicionales generados. La capacidad de carga, medida en ATK, creció un 3,9%, mientras que los ingresos unitarios, medidos en RATK, aumentaron un 6,0%, impulsados principalmente por la continua y sólida demanda de carga en dirección sur desde Europa y Norteamérica hacia Sudamérica, y respaldados por una temporada positiva del Día de la Madre, en la que las filiales de carga del grupo LATAM transportaron más de 25.000 toneladas de flores.
- **Otros ingresos** ascendieron a US\$36 millones en el segundo trimestre, una disminución de US\$11 millones en comparación con el mismo período de 2024.

Los gastos operacionales ajustados totales alcanzaron los US\$2.856 millones durante el trimestre, un aumento del 3,6% con respecto al segundo trimestre de 2024. Este ligero incremento se debió principalmente a un incremento del 8,3% en las operaciones de pasajeros, parcialmente compensado por una reducción del 16,1% en los precios promedio del jet fuel (incluyendo coberturas) y una depreciación del 8,6% del real brasileño.

Las variaciones en los gastos operacionales ajustados durante el trimestre se explicaron principalmente por:

- **Los salarios y beneficios** aumentaron un 10,7% año tras año, debido principalmente a un incremento del 6,8% en la plantilla promedio del grupo, particularmente en la tripulación de cabina, en línea con el aumento en las operaciones de pasajeros.
- **Los costos de combustible** de las aeronaves disminuyeron un 10,6% en comparación con el mismo período de 2024, impulsados por una disminución del 16,1% en el precio promedio del jet fuel (incluidas las coberturas) y un aumento del 6,5% en el consumo de combustible asociado a la expansión de las operaciones.
- **Las comisiones a agentes** aumentaron 5,3% respecto al 2T24, reflejando el mayor nivel de operaciones y parcialmente compensado por una mayor penetración de la venta directa digital.
- **La depreciación y amortización** aumentaron un 23,9% con respecto al segundo trimestre de 2024, debido principalmente a un mayor número promedio de aeronaves en la flota. Durante el segundo trimestre de 2025, el grupo LATAM operó un promedio de 355 aeronaves, frente a las 338 del mismo período del año anterior. Este aumento también se debe a un cambio en la composición de la flota, ya que el grupo continúa incorporando aeronaves más nuevas y de mayor valor como parte de su estrategia de renovación.
- **Los otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron un 1,2% interanual. A pesar del aumento de las operaciones internacionales (+9,6% vs. 2T24), esta línea de gastos se vio afectada positivamente por la reducción de las tasas aeroportuarias y los costos de handling.

- **Los gastos por servicios a pasajeros** aumentaron 9,6% versus el mismo periodo de 2024, explicado por el crecimiento de 8,3% en la capacidad durante el trimestre y un mix internacional más significativo en las operaciones (+9,6% vs 2T24).
- **Los gastos de mantenimiento** de aeronaves totalizaron US\$178 millones, lo que corresponde a un aumento de 11,3% versus el 2T24 relacionado a la mayor operación y escalada de costos por problemas en la cadena de suministro.
- **Otros gastos operacionales** aumentaron un 14,7% en comparación con el segundo trimestre de 2024 y ascendieron a US\$366 millones. Esta variación se debió principalmente a mayores gastos de tripulación asociados al aumento de las operaciones.
- **Otras ganancias y pérdidas** totalizaron US\$13 millones en ganancias para el segundo trimestre, debido principalmente al impacto relacionado con la terminación anticipada de aeronaves bajo arrendamientos operacional que consecuentemente pasaron a arrendamientos financieros, y parcialmente compensado por contingencias laborales en Argentina.

Resultados no operacionales

- **Los ingresos por intereses** ascendieron a US\$27 millones en el trimestre, con una ligera disminución de US\$4 millones. Esta disminución se debió a la bajada de las tasas de interés tras los recortes de la Reserva Federal de EE. UU., mientras que el saldo promedio de caja se mantuvo en niveles similares al mismo período del año anterior.
- **Los gastos financieros** disminuyeron 18,0% respecto al 2T24, alcanzando los US\$155 millones durante el trimestre, explicado principalmente por los ahorros en tasas de interés obtenidos por el refinanciamiento de deuda finalizado en octubre de 2024.
- **Las diferencias de cambio** ascendieron a US\$51 millones en pérdidas en el segundo trimestre de 2025, debido a la apreciación del real brasileño en comparación con el 31 de marzo de 2025. Esta línea refleja el efecto neto en el balance general de mantener una sólida posición de activos denominados en dólares estadounidenses, mayor que sus pasivos, en su filial brasileña. Por lo tanto, cuando las monedas locales se deprecian, el valor neto de estos activos aumenta, lo que genera una ganancia no operativa en el Estado de Resultados. Por el contrario, la apreciación de la moneda genera una pérdida. Cabe mencionar que este es un efecto no monetario en el Estado de Resultados.
- **El resultado por unidades de reajuste** ascendió a US\$0,9 millones en el trimestre, una disminución respecto al mismo período de 2024 debido principalmente a menores tasas de inflación (IPC) en comparación con el mismo período de 2024, así como a un menor ajuste por hiperinflación vinculado a menores gastos de contingencias laborales en Argentina.
- **La utilidad neta atribuible a los propietarios de la controladora** durante el trimestre ascendió a US\$242 millones, lo que representa un aumento del 66,0%. Esta utilidad neta sirve de base para el cálculo de la distribución de dividendos.

FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

LATAM Airlines Group cerró el período con un efectivo y equivalentes de efectivo de US\$2.069 millones (+5,7% vs. 31 de diciembre de 2024). Durante el primer semestre, generó US\$1.338 millones en flujo de caja operacional ajustado y logró un flujo de caja neto positivo de US\$111 millones, incluso después de devolver US\$445 millones a sus accionistas. Además, LATAM cuenta con US\$1.575 millones en líneas de crédito rotativas (RCF) disponibles y no utilizadas. La liquidez como porcentaje de los ingresos de los últimos doce meses se situó en el 27,2%.

LATAM tiene una deuda bruta total de US\$7,5 mil millones y una deuda neta de US\$5,4 mil millones. Al cierre del período, su apalancamiento neto ajustado fue de 1,6x.

Durante el trimestre, el 26 de junio, el grupo LATAM anunció la exitosa refinanciación de su deuda restante con alta tasa de interés a partir de 2022 mediante la emisión de US\$800 millones en bonos senior garantizados en el mercado internacional, con un cupón del 7,625% y vencimiento en 2031. Los fondos se utilizaron para prepagar US\$700 millones en bonos de alto costo (13,375%) con vencimiento en 2029, reduciendo en consecuencia la tasa de interés en 570 puntos básicos. La liquidación de la transacción se completó el 7 de julio de 2025. Como resultado, los próximos vencimientos financieros relevantes están programados para 2030 y el costo promedio de la deuda se redujo en 94 puntos básicos. A modo de ejemplo, la tabla de vencimientos de deuda se presenta proforma, incluyendo esta transacción.

Composición de la deuda financiera (Proforma al 7 de julio)	Valor nominal (millones)	Tasa de interés	Madurez
Bonos sénior garantizados 2030	US\$1.400	7,875%	2030
Bonos sénior garantizados 2031	US\$800	7,625%	2031
Instalación de motores de repuesto	US\$275	SOFR 3M + 2,1%	2028
Bono UF	US\$161	UF + 2,0%	2042
Deuda financiera de la flota	US\$1.671	5,86%	—
Deuda financiera total	US\$4.306	6,82%	—

RIESGOS DE MERCADO

La política de cobertura de combustible de LATAM tiene como principal objetivo protegerse del riesgo de liquidez a mediano plazo derivado del aumento del precio del combustible, a la vez que se beneficia de las reducciones en dicho precio. Por consiguiente, LATAM cubre una parte de su consumo estimado de combustible. Las posiciones de cobertura por trimestre para los próximos 12 meses, al 30 de junio de 2025, se muestran en la siguiente tabla:

Cobertura de combustible	3T25	4T25	1T26	2T26
Posiciones de cobertura				
Consumo estimado de combustible cubierto	54%	47%	18%	15%

Por otro lado, el riesgo cambiario de LATAM proviene principalmente de operaciones en divisas distintas a su moneda funcional, el dólar estadounidense. La mayor exposición al flujo de caja operativo proviene de la concentración de negocios en Brasil por parte de LATAM Airlines Brasil, que en su mayoría están denominados en reales brasileños. Con una concentración menor, LATAM también está expuesta a otras divisas como el euro, la libra esterlina y varias monedas latinoamericanas. Las posiciones de cobertura de flujo de caja en reales por trimestre para los próximos meses, al 30 de junio de 2025, se muestran en la siguiente tabla:

Cobertura de divisas (BRL)	3T25	4T25	1T26	2T26
Posiciones de cobertura				
Desajuste estimado del flujo de caja cubierto	59%	18%	0%	0%

PLAN DE FLOTA LATAM

La flota del grupo LATAM consta de 281 aviones Airbus narrow-body (fuselaje estrecho), 3 Airbus wide-body (fuselaje ancho) en arrendamiento a corto plazo, 56 Boeing wide-body y 20 cargueros Boeing, con un total de 360 aeronaves. Durante el segundo trimestre, el grupo recibió 12 aeronaves, incluyendo 10 Airbus A320Neo, 1 A321Neo y 1 A330 en arrendamiento a corto plazo.

Consistente con la estrategia, el desarrollo del negocio y de demanda que se está experimentando, se han identificado oportunidades a mediano plazo para un crecimiento incremental en la mayoría de los mercados en los que operan las filiales del grupo LATAM. En este contexto, durante el trimestre se aseguraron 11 aviones de la familia A320Neo adicionales que llegarán durante 2026, además de retrasar la retirada progresiva de cuatro de nuestros aviones A319. Por otra parte, pueden existir potenciales oportunidades de crecimiento adicional para los próximos 2-3 años. En este contexto, el grupo LATAM está analizando la adquisición de aeronaves adicionales con distintos fabricantes y arrendadores, que incluyen adiciones a su flota wide-body y narrow-body, en este último caso incluyendo aeronaves de la familia A320; así como otros jets de menor tamaño de fabricantes como Airbus y Embraer, y cuyo foco principal será servir y crecer el transporte de pasajeros dentro de la región y carga en el tráfico regional. Como es de presumir, la concreción de estas opciones depende de varios factores, incluyendo la disponibilidad de aeronaves y la evolución de los mercados en que se opera. El grupo sigue manteniendo una flexibilidad significativa para ajustar la capacidad según sea necesaria.

A la fecha de publicación, el grupo LATAM cuenta con acuerdos de compromiso de flota con Airbus y Boeing para nuevos aviones y adicionalmente ha firmado varios contratos con arrendadores para recibir tanto aviones Airbus narrow-body como aviones wide-body en los próximos años, según se detalla a continuación.

Plan de Flota	Proyectado a fin de año			
	2T25	2025	2026	2027
Aviones de Pasajeros				
Narrow Body				
Airbus Ceo Family	224	223	221	204
Airbus Neo Family	57	68	93	108
Total NB	281	291	314	312
Wide Body				
Boeing 787	37	38	41	41
Otros	22	22	19	19
Total WB	59	60	60	60
TOTAL	340	351	374	372
Aviones de Carga				
Boeing 767-300F	20	20	19	19
TOTAL	20	20	19	19
TOTAL FLOTA (Al final del periodo)	360	371	393	391
FLOTA PROMEDIO	355	359	384	394

Nota: Este plan de flota considera las mejores estimaciones del grupo LATAM sobre llegadas comprometidas, decisiones actuales sobre venta de aeronaves, retiros y extensiones de arrendamiento. En los Estados Financieros, la Nota 13 describe las aeronaves actualmente disponibles para la venta.

2025 GUIDANCE

El guidance actualizado para todo el año 2025 emitido el 28 de julio de 2025, se detalla a continuación:

Indicador	Guidance	2025E (28 de abril)	2025E Actualizado (28 de julio)
Indicadores Operacionales	Crecimiento ASKs Total vs 2024	7,5% - 9,5%	8,5% - 9,5%
	Crecimiento ASKs Doméstico Brasil vs 2024	7,0% - 9,0%	9,5% - 10,5%
	Crecimiento ASKs Doméstico Países de Habla Hispana vs 2024	2,0% - 4,0%	1,0% - 2,0%
	Crecimiento ASKs Internacional vs 2024	9,5% - 11,5%	10,0% - 11,0%
	Crecimiento ATKs Totales vs 2024	1,0% - 3,0%	2,5% - 3,5%
Indicadores Financieros	Ingresos (US\$ miles de millones)	13,8 - 14,2	14,0 - 14,2
	CASK ex fuel Ajustado ¹ (US\$ centavos)	4,55 - 4,75	4,65 - 4,75
	CASK de Pasajeros ex fuel Ajustado ¹ (US\$ centavos)	4,15 - 4,35	4,25 - 4,35
	Resultado Operacional Ajustado ² (US\$ miles de millones)	1,80 - 2,05	2,00 - 2,15
	Margen Operacional Ajustado ²	13,0% - 15,0%	14,0% - 15,0%
	EBITDAR Ajustado ² (US\$ miles de millones)	3,40 - 3,75	3,65 - 3,85
	Margen EBITDAR Ajustado ²	24,5% - 26,5%	26,0% - 27,0%
	Flujo de Caja Libre Apalancado Ajustado ³ (US\$ miles de millones)	> 1.2	> 1.3
	Liquidez ⁴ (US\$ miles de millones)	> 4.1	> 4.0
	Deuda Neta Total ⁵	< 5.2	< 5.4
	Deuda Neta Total/EBITDAR Ajustado (x)	≤ 1.5x	≤ 1.5x
	Supuestos		
	Tipo de cambio promedio (BRL/USD)	5,9	5,7
	Precio combustible Jet (US\$/bbl)	90	90

1) CASK ex fuel ajustado se ajusta para descontar los efectos de otras ganancias y pérdidas, y compensaciones de empleados asociadas al Plan de Incentivos Corporativos. CASK de Pasajeros ex fuel Ajustado además excluye costos de carga asociados a operaciones belly y operaciones de aviones cargueros.

2) Resultado Operacional Ajustado se ajusta para descontar los efectos de otras ganancias y pérdidas, y compensaciones de empleados asociadas al Plan de Incentivos Corporativos. EBITDAR ajustado además se ajusta para excluir costos por fluctuaciones cambiarias y costos de indexación.

3) Flujo de Caja Libre Apalancado Ajustado calculado como la suma de las entradas (salidas) de efectivo netas de las actividades operacional y de inversión, agregando los pagos de los pasivos por arrendamiento (amortización e intereses) y los pagos de preentrega de financiamiento, excluyendo los montos obtenidos de la venta de propiedad, planta y equipo, agregando los intereses de financiamiento de aeronaves y no aeronaves.

4) La liquidez se define como el efectivo y equivalentes de efectivo, así como las líneas de crédito rotativas comprometidas y no dispuestas. El guidance actualizado publicado el 28 de julio de 2025 supone la ejecución del segundo programa de recompra de acciones anunciado el 27 de junio de 2025 (aproximadamente US\$290 millones, equivalente al 2,4% de las acciones en circulación a 19 pesos chilenos por acción). Sujeto a la ejecución final de la segunda recompra de acciones, esta cifra podría cambiar.

5) La Deuda Neta Total incluye pasivos por arrendamientos operacional, arrendamientos financieros y otras deudas financieras, netas de Efectivo y Equivalentes al Efectivo. El guidance actualizado publicado el 28 de julio de 2025 supone la ejecución del segundo programa de recompra de acciones anunciado el 27 de junio de 2025 (aproximadamente US\$290 millones, equivalente al 2,4% de las acciones en circulación a 19 CLP por acción). Sujeto a la ejecución final de la segunda recompra de acciones, esta cifra podría cambiar.

6) La proyección del precio del Jet Fuel no considera el costo de puesta en ala.

Nota sobre suposiciones, perspectivas y expectativas prospectivas no son hechos, sino una estimación de buena fe de la realidad basada en información seleccionada que se considera razonable. Sin embargo, la realidad puede diferir de las suposiciones, perspectivas y expectativas. Este informe también contiene declaraciones prospectivas. Dichas declaraciones pueden contener palabras como "podría", "podrá", "esperar", "pretender", "anticipar", "estimar", "proyectar", "creer" u otras expresiones similares. Las declaraciones prospectivas son declaraciones que no constituyen hechos históricos, incluyendo declaraciones sobre nuestras creencias y expectativas. Estas declaraciones se basan en los planes, estimaciones y proyecciones actuales de LATAM y, por lo tanto, no debe depositar una confianza indebida en dichas declaraciones ni en las estimaciones que surgen de ellas. Las declaraciones prospectivas implican riesgos inherentes conocidos y desconocidos, incertidumbres y otros factores, muchos de los cuales están fuera del control de LATAM y son difíciles de predecir. Le advertimos que una serie de factores importantes podrían causar que los resultados reales difieran materialmente de aquellos contenidos en cualquier declaración prospectiva. La información financiera aquí contenida no constituye ni reemplaza en modo alguno la presentación de los estados financieros correspondientes a la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) ni al mercado, en cuanto a sus requisitos de contenido, procedimientos aplicables y plazos de presentación que le corresponden a la CMF de conformidad con la normativa vigente. Estos factores e incertidumbres incluyen, en particular, los descritos en los documentos que hemos presentado ante la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos (SEC). Las declaraciones prospectivas se refieren únicamente a la fecha en que se emiten, y no asumimos ninguna obligación de actualizarlas públicamente, ya sea como resultado de nueva información, eventos futuros o cualquier otro factor. Nuestros resultados podrían no ser indicativos del desempeño futuro, el cual permanece sujeto a diversas incertidumbres, incluyendo los riesgos revelados en nuestro informe anual en el Formulario 20-F, presentado el 13 de marzo de 2025, y especialmente los riesgos e incertidumbres asociados con los desarrollos globales, incluyendo los conflictos en el Medio Oriente, los aranceles específicos por país más recientes impuestos por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos para bienes importados en los Estados Unidos y las medidas de represalia impuestas en respuesta por ciertos países, y su impacto en los tipos de cambio, la cadena de suministro mundial y la disponibilidad de inventario y los precios de los bienes en general en el comercio. Además, como se revela en nuestro informe anual en el Formulario 20-F, nuestro negocio es estacional y nuestros ingresos por pasajeros son generalmente más altos en el primer y cuarto trimestre de cada año, durante la primavera y el verano del hemisferio sur. Por último, la demanda de viajes aéreos y servicios de carga está influenciada por una serie de factores que escapan a nuestro control, incluidos los desarrollos políticos y socioeconómicos globales, regionales y nacionales, así como los cambios en nuestro panorama competitivo, todo lo cual podría tener un impacto material en nuestra capacidad para lograr el guidance aquí revelado.

CONFERENCE CALL Y PUBLICACIÓN DE ESTADOS FINANCIEROS

LATAM Airlines Group S.A. presentó sus estados financieros correspondientes al período finalizado el 30 de junio de 2025 ante la Comisión del Mercado Financiero (CMF) de Chile el 28 de julio de 2025. Estos estados financieros están disponibles en español e inglés en <http://www.latamairlinesgroup.net>. Para cualquier consulta, comuníquese con el equipo de Relaciones con Inversionistas en InvestorRelations@latam.com.

La Compañía realizará una conferencia telefónica para discutir los resultados financieros del segundo trimestre de 2025 el 29 de julio de 2025, a las 9:00 am ET / 9:00 am Santiago.

Webcast: [haga clic aquí](#)

Link de la teleconferencia: [haga clic aquí](#)

Acerca del grupo LATAM:

LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales son el principal grupo de aerolíneas en América Latina presente en cinco mercados domésticos de la región: Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, además de operaciones internacionales dentro de América Latina y hacia/desde Europa, Estados Unidos, Oceanía, África y el Caribe.

El grupo cuenta con una flota de aviones Boeing 767, 777, 787, Airbus A321, A321Neo, A320, A320Neo y A319. Además, el Airbus 330, operado bajo arrendamiento de corto plazo, también forma parte de las operaciones actuales.

LATAM Carga Chile, LATAM Carga Colombia y LATAM Carga Brasil son las filiales de carga del grupo LATAM. Además de tener acceso a las bodegas de los aviones de las filiales de pasajeros, cuentan con una flota de 20 aviones cargueros. Operan en la red el grupo LATAM, así como en rutas internacionales de uso exclusivo para cargueros. Ofrecen infraestructura moderna, una amplia variedad de servicios y opciones de protección para satisfacer todas las necesidades de los clientes.

Para consultas de prensa de LATAM, por favor escribir a comunicaciones.externas@latam.com. Información financiera adicional está disponible en www.latamairlinesgroup.net.

LATAM Airlines Group S.A.

Datos Operacionales Consolidados

	Para el trimestre terminado el 30 de junio			Para los seis meses terminados el 30 de junio		
	2025	2024	Var. %	2025	2024	Var. %
Sistema						
Costos por ASK (US\$ centavos)	7,0	7,3	(5,1%)	6,9	7,5	(7,2%)
Costos por ASK Ajustados (US\$ centavos)	7,0	7,3	(4,3%)	6,9	7,4	(5,9%)
Costos por ASK ex fuel (US\$ centavos)	4,8	4,7	1,9%	4,7	4,8	(3,2%)
Costos por ASK ex fuel Ajustados (US\$ centavos)	4,8	4,7	3,1%	4,7	4,7	(1,2%)
CASK de Pasajeros ex fuel Ajustado (US\$ centavos)	4,3	4,1	3,8%	4,2	4,2	(0,8%)
Galones de Combustible Utilizados (millones)	347	326	6,5%	696	657	6,0%
Galones consumidos por 1.000 ASKs	8,5	8,6	(1,7%)	8,5	8,6	(1,7%)
Precio del combustible (con hedge) (US\$ por galón)	2,55	3,04	(16,1%)	2,67	3,07	(13,0%)
Precio del combustible (sin hedge) (US\$ por galón)	2,50	3,05	(18,0%)	2,65	3,10	(14,5%)
Distancia Ruta Promedio (km)	1,656	1,622	2,1%	1,648	1,613	2,2%
Número Total de Empleados (promedio)	39.430	36.922	6,8%	39.129	36.556	7,0%
Número Total de Empleados (al cierre)	39.657	37.124	6,8%	39.657	37.124	6,8%
Pasajeros						
ASKs (millones)	40.863	37.737	8,3%	82.120	76.198	7,8%
RPKs (millones)	34.103	31.028	9,9%	68.486	63.486	7,9%
Pasajeros Transportados (miles)	20.592	19.135	7,6%	41.561	39.370	5,6%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	83,5%	82,2%	1,2pp	83,4%	83,3%	0,1pp
Yield basado en RPKs (US\$ centavos)	8,3	8,4	(1,3%)	8,4	8,7	(2,8%)
Ingresos por ASK (US\$ centavos)	6,9	6,9	0,2%	7,0	7,2	(2,7%)
Carga						
ATKs (millones)	2.053	1.975	3,9%	4.068	3.906	4,2%
RTKs (millones)	1.108	1.048	5,7%	2.177	2.060	5,6%
Toneladas Transportadas (miles)	256	247	3,4%	499	482	3,7%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	54,0%	53,1%	0,9pp	53,5%	52,8%	0,8pp
Yield basado en RTKs (US\$ centavos)	37,8	36,2	4,2%	37,9	36,4	4,1%
Ingresos por ATK (US\$ centavos)	20,4	19,2	6,0%	20,3	19,2	5,6%

Nota: Las cifras ajustadas agregan el efecto de otras ganancias y pérdidas, gastos variables de arriendo de aviones (efecto de pérdidas y ganancias no monetario) y compensaciones a empleados asociadas con el Plan de Incentivos Corporativos. El CASK de Pasajeros Ajustado ex fuel también excluye los costos de carga asociados con las operaciones de *belly* y de carga.

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financieros Consolidados para el segundo trimestre de 2025 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 30 de junio				
	2025	Ajustes	2025 Ajustado	2024 Ajustado	Var. %
INGRESOS					
Pasajeros	2.824.314	—	2.824.314	2.603.275	8,5%
Carga	418.641	—	418.641	380.006	10,2%
Otros ingresos, por función	36.087	—	36.087	46.637	(22,6%)
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	3.279.042	—	3.279.042	3.029.918	8,2%
COSTOS					
Remuneraciones	(450.761)	3.901	(446.860)	(403.804)	10,7%
Combustibles	(886.803)	—	(886.803)	(992.453)	(10,6%)
Comisiones	(56.904)	—	(56.904)	(54.050)	5,3%
Depreciación y Amortización	(427.252)	—	(427.252)	(344.789)	23,9%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(408.363)	—	(408.363)	(403.522)	1,2%
Servicio de Pasajeros	(85.634)	—	(85.634)	(78.168)	9,6%
Mantenimiento	(177.923)	—	(177.923)	(159.913)	11,3%
Otros costos de operaciones	(366.497)	—	(366.497)	(319.423)	14,7%
Otras ganancias/(pérdidas)	12.679	(12.679)	—	—	n.m
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(2.847.458)	(8.778)	(2.856.236)	(2.756.122)	3,6%
RESULTADO OPERACIONAL	431.584	(8.778)	422.806	273.796	54,4%
<i>Margen Operacional</i>	13,2%	(0,3pp)	12,9%	9,0%	3,9pp
Ingresos Financieros	26.975	—	26.975	31.080	(13,2%)
Gastos Financieros	(155.324)	—	(155.324)	(189.445)	(18,0%)
Diferencias de cambio	(50.903)	50.903	—	—	n.m
Resultado por unidades de reajuste	949	(949)	—	—	n.m
UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS	253.281	41.176	294.457	115.431	155,1%
Impuestos	(11.480)	—	(11.480)	(10.885)	5,5%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA	241.801	41.176	282.977	104.546	170,7%
Atribuible a:					
Propietarios de la controladora	241.569	41.176	282.745	104.803	169,8%
Participaciones no controladoras	232	—	232	(257)	n.m
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA atribuible a los propietarios de la controladora	241.569	41.176	282.745	104.803	169,8%
<i>Margen Neto atribuible a los propietarios de la controladora</i>	7,4%	1,3pp	8,6%	3,5%	5,2pp
Tasa Efectiva de Impuestos	(4,5%)	0,6pp	(3,9%)	(9,4%)	5,5pp

Métricas Financieras para el segundo trimestre de 2025 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 30 de junio		
	2025	2024	Var. %
EBITDAR ajustado	850.058	618.585	37,4%
<i>Margen EBITDAR ajustado</i>	25,9%	20,4%	5,5pp

Nota: Los ajustes incluyen ajustes para descontar los efectos de otras ganancias y pérdidas, los pagos variables de flota (PBH) de LATAM contabilizados en Arriendo de Aviones, la compensación de empleados asociada al Plan de Incentivo Corporativo, costos por fluctuaciones cambiarias y costos de indexación.

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financieros Consolidados para los seis meses terminados en junio 2025 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para los seis meses terminados el 30 de junio				
	2025	Ajuste	2025 Ajustado	2024 Ajustado	Var. %
INGRESOS					
Pasajeros	5.767.202	—	5.767.202	5.501.117	4,8%
Carga	824.231	—	824.231	749.363	10,0%
Otros ingresos, por función	98.210	—	98.210	100.771	(2,5%)
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	6.689.643	—	6.689.643	6.351.251	5,3%
COSTOS					
Remuneraciones	(901.739)	24.740	(876.999)	(808.845)	8,4%
Combustibles	(1.860.766)	—	(1.860.766)	(2.016.826)	(7,7%)
Comisiones	(110.555)	—	(110.555)	(115.782)	(4,5%)
Depreciación y Amortización	(816.154)	—	(816.154)	(677.611)	20,4%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(791.460)	—	(791.460)	(791.181)	—%
Servicio de Pasajeros	(169.985)	—	(169.985)	(154.299)	10,2%
Mantenimiento	(363.986)	—	(363.986)	(354.144)	2,8%
Otros costos de operaciones	(703.703)	—	(703.703)	(696.062)	1,1%
Otras ganancias/(pérdidas)	18.583	(18.583)	—	—	n.m
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(5.699.765)	6.157	(5.693.608)	(5.614.750)	1,4%
RESULTADO OPERACIONAL	989.878	6.157	996.035	736.501	35,2%
<i>Margen Operacional</i>	14,8%	0,1pp	14,9%	11,6%	3,3pp
Ingresos Financieros	60.033	—	60.033	62.530	(4,0%)
Gastos Financieros	(307.049)	—	(307.049)	(380.830)	(19,4%)
Diferencias de cambio	(126.048)	126.048	—	—	n.m
Resultado por unidades de reajuste	710	(710)	—	—	n.m
UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS	617.524	131.495	749.019	418.201	79,1%
Impuestos	(19.086)	—	(19.086)	(26.028)	(26,7%)
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA	598.438	131.495	729.933	392.173	86,1%
Atribuible a:					
Propietarios de la controladora	596.857	131.495	728.352	390.754	86,4%
Participaciones no controladoras	1.581	—	1.581	1.419	11,4%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA atribuible a los propietarios de la controladora	596.857	131.495	728.352	390.754	86,4%
<i>Margen Neto atribuible a los propietarios de la controladora</i>	8,9%	2,0pp	10,9%	6,2%	4,7pp
Tasa Efectiva de Impuestos	(3,1%)	0,5pp	(2,5%)	(6,2%)	3,7pp

Métricas Financieras para los seis meses terminados en junio de 2025 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para los seis meses terminados el 30 de junio		
	2025	2024	Var. %
EBITDAR ajustado	1.812.189	1.414.112	28,2%
<i>Margen EBITDAR ajustado</i>	27,1%	22,3%	4,8pp

Nota: Los ajustes incluyen ajustes para descontar los efectos de otras ganancias y pérdidas, los pagos variables de flota (PBH) de LATAM contabilizados en Arriendo de Aviones, la compensación de empleados asociada al Plan de Incentivo Corporativo, costos por fluctuaciones cambiarias y costos de indexación.

LATAM Airlines Group S.A.

Balance Patrimonial Consolidado (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 30 de junio 2025	Al 31 de diciembre 2024
Activos		
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.068.558	1.957.788
Otros activos financieros, corrientes	84.080	67.295
Otros activos no financieros, corrientes	235.145	203.661
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.351.297	1.163.707
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	41	25
Inventarios corrientes	459.179	438.530
Activos por impuestos corrientes	88.868	40.275
Activos corrientes distintos de activos mantenidos para la venta	4.287.168	3.871.281
Activos no corrientes mantenidos para la venta	10.338	29.138
Total activos corrientes	4.297.506	3.900.419
Otros activos financieros, no corrientes	59.049	53.772
Otros activos no financieros, no corrientes	96.747	89.416
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.792	12.342
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.104.118	1.000.170
Propiedades, plantas y equipos	11.028.746	10.186.697
Activos por impuestos diferidos	5.952	10.549
Total activos no corrientes	12.307.404	11.352.946
Total activos	16.604.910	15.253.365
Patrimonio y Pasivos		
Otros pasivos financieros, corrientes	750.839	635.213
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	2.720.039	2.133.572
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	20.408	12.875
Otras provisiones, corrientes	13.136	14.221
Pasivos por impuestos corrientes	13.607	6.281
Otros pasivos no financieros, corrientes	3.697.881	3.488.680
Total pasivos corrientes	7.215.910	6.290.842
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.771.424	6.515.238
Cuentas por pagar, no corrientes	464.499	491.762
Otras provisiones, no corrientes	686.771	623.846
Pasivo por impuestos diferidos	339.761	312.677
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	174.701	167.427
Otros pasivos no financieros no corrientes	47.689	140.244
Total pasivos no corrientes	8.484.845	8.251.194
Total pasivos	15.700.755	14.542.036
Capital emitido	5.003.534	5.003.534
Ganancias/(Pérdidas) acumuladas	1.566.091	1.148.291
Acciones propias en cartera	(152.151)	—
Otras participaciones en el patrimonio	39	39
Otras reservas	(5.502.705)	(5.428.597)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	914.808	723.267
Participaciones no controladoras	(10.653)	(11.938)
Total patrimonio	904.155	711.329
Total patrimonio y pasivos	16.604.910	15.253.365

LATAM Airlines Group S.A.

Estado de Flujo de Efectivo Consolidado – Método Directo (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 30 de junio 2025	Al 30 de junio 2024
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación		
Clases de cobros por actividades de operación		
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	7.151.738	6.817.279
Otros cobros por actividades de operación	88.864	125.484
Clases de pagos		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(4.514.461)	(4.854.611)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(895.660)	(653.235)
Otros pagos por actividades de operación	(211.464)	(159.655)
Impuestos a las ganancias pagados	(37.724)	(29.372)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(40.322)	108.947
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	1.540.971	1.354.837
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	27.031	37.740
Compras de propiedades, planta y equipo	(934.050)	(427.762)
Compras de activos intangibles	(47.936)	(35.040)
Intereses recibidos	55.762	58.016
Otras entradas (salidas) de efectivo	28.715	34.469
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(870.478)	(332.577)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		
Importes procedentes de la emisión de acciones	(151.997)	—
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	445.020	—
Reembolsos de préstamos	(124.965)	(143.323)
Pagos de pasivos por arrendamientos	(202.369)	(148.118)
Dividendos pagados	(293.396)	(174.838)
Intereses pagados	(294.430)	(337.531)
Otras entradas (salidas) de efectivo	1.170	719
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(620.967)	(803.091)
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	49.526	219.169
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	61.244	(80.571)
Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	110.770	138.598
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL PRINCIPIO DEL PERIODO	1.957.788	1.714.761
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL PERIODO	2.068.558	1.853.359

LATAM Airlines Group S.A.

Flujo de Caja ajustado (en miles de dólares estadounidenses)

Flujo de caja libre ajustado	Por los tres meses terminados el 30 de junio,		Para los seis meses terminados el 30 de junio,	
	2025	2024	2025	2024
EBITDAR ajustado	850.058	618.585	1.812.189	1.414.112
Cambios en el capital de trabajo	82.960	349.633	(146.529)	103.014
impuestos a las ganancias pagadas	(15.731)	(6.728)	(37.724)	(29.372)
Pagos por arrendamiento operativo	(189.270)	(126.945)	(345.798)	(273.992)
intereses recibidos	24.734	20.599	55.762	58.016
Flujo de caja operativo ajustado	752.749	855.144	1.337.900	1.271.778
CapEx de mantenimiento	(181.981)	(131.470)	(310.050)	(241.956)
CapEx de crecimiento y CapEx de flota Neto de financiación	(49.182)	(272.436)	(285.166)	(324.049)
Flujo de caja de inversiones ajustado *	(231.163)	(403.906)	(595.216)	(566.005)
Flujo de caja libre no apalancado	521.586	451.238	742.684	705.773
Intereses de deuda financiera	(109.591)	(126.424)	(117.497)	(177.388)
Intereses de arriendo financiero	(17.149)	(17.748)	(33.504)	(36.514)
Flujo de caja libre apalancado	394.846	307.066	591.683	491.871
Amortización de arrendamiento financiero	(57.742)	(81.451)	(124.965)	(130.051)
Amortización de deuda no flota financiera, neta	—	(10.522)	—	(13.272)
Distribución a Accionistas	(445.089)	(174.549)	(445.393)	(174.838)
Otros (Ventas de activos, Fx y otros)	30.244	(38.558)	89.445	(35.112)
Flujo de caja financiero y otros ajustado	(599.327)	(449.252)	(631.914)	(567.175)
Variación de efectivo	(77.741)	1.986	110.770	138.598
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERÍODO	2.146.299	1.851.373	1.957.788	1.714.761
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO	2.068.558	1.853.359	2.068.558	1.853.359
Costo de caja Flota	(254.080)	(220.977)	(484.081)	(429.445)

* El flujo de caja de inversión ajustado es equivalente al gasto de capital total (CapEx) neto de financiamiento. En la página 18 se puede encontrar una tabla de conciliación.

Notas:

- 1) EBITDAR ajustado incluye ajustes para descontar los efectos de otras ganancias y pérdidas, los pagos variables de flota (PBH) de LATAM contabilizados en Arriendo de Aviones, la compensación de empleados asociada al Plan de Incentivo Corporativo, costos por fluctuaciones cambiarias y costos de indexación.
- 2) Los arriendos operativos incluyen los contratos variables (PBH) y los arriendos operativos bajo IFRS 16 incluyendo la amortización e interés (tanto de flota como no flota).
- 3) El CapEx de mantenimiento incluye principalmente visitas a talleres de motores, revisiones de aviones y reabastecimiento de piezas para operaciones existentes, así como gastos de capital asociados con proyectos de flota que no aportan capacidad adicional a las operaciones del grupo ni agregan nuevas características al producto ofrecido existente.
- 4) El CapEx de crecimiento y flota (neto de financiamiento) incluye el gasto de capital asociado con repuestos y motores adicionales, visitas a talleres de motores, verificaciones de aviones y reabastecimiento de repuestos para operaciones adicionales, PDP, proyectos de flota que aportan capacidad adicional o nuevas características al producto ofertado existente y algunos otros proyectos estratégicos que añaden valor, y llegadas de flotas netas de su financiación.
- 5) Costos de flota caja incluyen: Amortización de arrendamiento financiero, intereses de arriendo financiero y pagos por arriendo operativo (excluyendo arriendos operativos no flota). Cálculo se puede encontrar en la página 16.

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 30 de junio 2025	Al 31 de diciembre 2024
Total Activos	16.604.910	15.253.365
Total Pasivos	15.700.755	14.542.036
Total Patrimonio*	904.155	711.329
Total Pasivos & Patrimonio	16.604.910	15.253.365
Deuda		
Pasivos por arrendamiento de flota	3.116.456	3.174.760
Deuda financiera de la flota	1.670.712	1.188.771
Deuda Total de la Flota	4.787.168	4.363.531
Deuda total no relacionada con la flota (incluye pasivos por arrendamiento no relacionados con la flota y deuda financiera no relacionada con la flota)	2.731.073	2.786.920
Deuda Bruta Total	7.518.241	7.150.451
Efectivo, equivalente a efectivo e inversiones líquidas	(2.068.558)	(1.957.788)
Deuda Neta Total	5.449.683	5.192.663

*Incluye interés no controlador.

**Excluye garantías asociadas.

LATAM Airlines Group S.A.

Principales Ratios Financieros

	Al 30 de junio 2025	Al 31 de diciembre 2024
Efectivo, equivalente a efectivo e inversiones líquidas	2.068.558	1.957.788
Líneas de crédito rotativas ("RCF") no giradas y totalmente disponibles	1.575.000	1.575.000
Liquidez (US\$ miles)	3.643.558	3.532.788
Liquidez como % ingresos LTM	27,2%	27,1%
Deuda bruta (US\$ miles)	7.518.241	7.150.451
Deuda bruta / EBITDAR Ajustado (12 meses)	2,1x	2,3x
Deuda neta (US\$ miles)	5.449.683	5.192.663
Deuda neta / EBITDAR Ajustado (12 meses)	1,6x	1,7x

Nota: El EBITDAR ajustado (LTM) se refiere al EBITDAR ajustado (últimos doce meses) (en miles de US\$). Para los ratios al 30 de junio de 2025, y al 31 de diciembre de 2024, se calculan utilizando el EBITDAR Ajustado de doce meses al 30 de junio de 2025 (US\$3.505.958) y para los doce meses en 2024 (US\$3.107.878).

LATAM Airlines Group S.A.

Flota consolidada

	Aviones en Propiedad, Planta y Equipo	Al 30 de junio, 2025 Aviones incluidos Activos por derecho de uso bajo NIIF 16	Total
Flota Pasajeros			
Boeing 767-300ER	9	—	9
Boeing 777-300ER	10	—	10
Boeing 787-8	6	4	10
Boeing 787-9	2	25	27
Airbus A319-100	11	29	40
Airbus A320-200	88	47	135
Airbus A320-Neo	6	36	42
Airbus A321-200	32	17	49
Airbus A321-Neo	1	14	15
TOTAL	165	172	337
Arriendos de corto plazo			
Airbus A330-200	—	3	3
TOTAL	—	3	3
Flota Carga			
Boeing 767-300F	19	1	20
TOTAL	19	1	20
TOTAL FLOTA	184	176	360

Nota: Esta tabla incluye 1 Boeing 767-300F que fue reclasificado de Propiedad, Planta y Equipo a Activos dispuestos a la venta.

LATAM Airlines Group S.A.

Conciliación de Cifras Reportadas a Ítems Non-GAAP (en miles de dólares estadounidenses)

LATAM Airlines Group SA ("LATAM" o "la Compañía") prepara sus estados financieros bajo las "Normas Internacionales de Información Financiera" ("NIIF") emitidas por el IASB, sin embargo, para facilitar su presentación y comparación, el Estado de Resultados en este informe se presenta en un Formato Adaptado por Naturaleza. En algunas ocasiones, se realizan ajustes a estas cifras del Estado de Resultados por Partidas Especiales. Estos ajustes para incluir o excluir partidas especiales permiten a la administración una herramienta adicional para comprender y analizar su desempeño operacional principal y permitir una comparación más significativa en la industria. Por lo tanto, LATAM cree que estas medidas financieras no GAAP, derivadas de los estados financieros consolidados pero no presentadas de acuerdo con las NIIF, pueden proporcionar información útil a los inversionistas y otros. En esta tabla, puede encontrar una conciliación de las NIIF y el Formato Adaptado por Naturaleza a medida que LATAM informa su Estado de Resultados en este comunicado de resultados para facilitar la comparación y mayor divulgación, así como los ajustes realizados por Partidas Especiales.

Estos elementos no GAAP pueden no ser comparables con elementos no GAAP de denominaciones similares de otras empresas y deben considerarse además de los resultados preparados de acuerdo con los GAAP, pero no deben considerarse un sustituto o superior a los resultados GAAP. Las siguientes tablas muestran estas conciliaciones:

	Para los tres meses terminados el 30 de junio			Para los seis meses terminados el 30 de junio		
	2025	2024	Var %	2025	2024	Cambio %
Costo de ventas	(2.366.330)	(2.346.447)	0,8%	(4.766.212)	(4.740.306)	0,5%
Costos de distribución	(128.998)	(143.092)	(9,8%)	(264.028)	(301.384)	(12,4%)
Gastos de administración	(206.141)	(193.706)	6,4%	(397.919)	(381.148)	4,4%
Otros gastos, por función	(158.668)	(89.573)	77,1%	(290.189)	(230.552)	25,9%
Otras ganancias/(pérdidas)	12.679	3.304	283,7%	18.583	(43.127)	(143,1%)
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(2.847.458)	(2.769.514)	2,8%	(5.699.765)	(5.696.517)	0,1%
Otras ganancias/(pérdidas)	(12.679)	(3.304)	283,7%	(18.583)	43.127	(143,1%)
Ajustes por Plan de Incentivos Corporativos	3.901	15.684	(75,1%)	24.740	36.395	(32,0%)
Gastos por arrendamiento de aviones	—	1.012	(100,0%)	—	2.245	(100,0%)
GASTOS OPERACIONALES TOTALES AJUSTADOS	(2.856.236)	(2.756.122)	3,6%	(5.693.608)	(5.614.750)	1,4%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(2.847.458)	(2.769.514)	2,8%	(5.699.765)	(5.696.517)	0,1%
Costos de combustible	886.803	992.453	(10,6%)	1.860.766	2.016.826	(7,7%)
Total Costos Operacionales (Ex-Fuel)	(1.960.655)	(1.777.061)	10,3%	(3.838.999)	(3.679.691)	4,3%
ASKs (millones)	40.863	37.737	8,3%	82.120	76.198	7,8%
CASK (Ex-Fuel)	(4,8)	(4,7)	1,9%	(4,7)	(4,8)	(3,2%)
GASTOS OPERACIONALES TOTALES AJUSTADOS	(2.856.236)	(2.756.122)	3,6%	(5.693.608)	(5.614.750)	1,4%
Costos de combustible	886.803	992.453	(10,6%)	1.860.766	2.016.826	(7,7%)
Gastos Operacionales Ajustados (Ex-Fuel)	(1.969.433)	(1.763.669)	11,7%	(3.832.842)	(3.597.924)	6,5%
ASKs (millones)	40.863	37.737	8,3%	82.120	76.198	7,8%
CASK Ex-Fuel ajustado (US\$ centavos)	(4,8)	(4,7)	3,1%	(4,7)	(4,7)	(1,2%)
Pagos por arrendamiento operativo	(189.270)	(126.945)	49,1%	(345.798)	(273.992)	26,2%
Intereses de arriendo financiero	(17.149)	(17.748)	(3,4%)	(33.504)	(36.514)	(8,2%)
Amortización de arrendamiento financiero	(57.742)	(81.451)	(29,1%)	(124.965)	(130.051)	(3,9%)
Pagos de arriendo operacional no flota	10.081	5.167	95,1%	20.186	11.112	81,7%
COSTO DE CAJA FLOTA	(254.080)	(220.977)	15,0%	(484.081)	(429.445)	12,7%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA	241.801	145.289	66,4%	598.438	405.243	47,7%
Impuestos	11.480	10.885	5,5%	19.086	26.028	(26,7%)
Gastos Financieros	155.324	189.445	(18,0%)	307.049	380.830	(19,4%)
Ingresos Financieros	(26.975)	(31.080)	(13,2%)	(60.033)	(62.530)	(4,0%)
Depreciación y Amortización	427.252	344.789	23,9%	816.154	677.611	20,4%
EBITDA	808.882	659.328	22,7%	1.680.694	1.427.182	17,8%
Gastos por arrendamiento de aviones	—	1.012	(100,0%)	—	2.245	(100,0%)
EBITDAR	808.882	660.340	22,5%	1.680.694	1.429.427	17,6%
Otras ganancias/(pérdidas)	(12.679)	(3.304)	283,7%	(18.583)	43.127	(143,1%)
Diferencias de cambio	50.903	(47.455)	n.m	126.048	(87.082)	n.m
Resultado por unidades de reajuste	(949)	(6.680)	(85,8%)	(710)	(7.755)	(90,8%)
Ajustes por Plan de Incentivos Corporativos	3.901	15.684	(75,1%)	24.740	36.395	(32,0%)
EBITDAR ajustado	850.058	618.585	37,4%	1.812.189	1.414.112	28,2%

	Para los tres meses terminados el 30 de junio			Para los seis meses terminados el 30 de junio		
	2025	2024	Var %	2025	2024	Cambio %
Compras de propiedades, planta y equipo	(563.779)	(325.278)	73,3%	(934.050)	(427.762)	118,4%
Compras de activos intangibles	(22.831)	(21.743)	5,0%	(47.936)	(35.040)	36,8%
Reconciliado por:						
Activaciones de mantenimiento arrendado	(54.659)	(63.766)	(14,3%)	(86.965)	(130.672)	(33,4%)
Capital levantado para financiamiento relacionado a flota	395.520	—	n.m	445.020	—	n.m
Pagos de financiamiento de anticipos pagados a los fabricantes	—	—	n.m	—	—	n.m
Recuperos de créditos y depósitos de garantías por la venta de aeronaves recibidos*	14.586	6.880	112,0%	28.715	27.469	4,5%
Recupero seguro	—	—	n.m	—	—	n.m
CAPEX TOTAL NETO DE FINANCIAMIENTO	(231.163)	(403.906)	(42,8%)	(595.216)	(566.005)	5,2%

*Para el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2024, excluye US\$7 millones relacionados con pagos anticipados derivados de la venta de aeronaves en el período.