

## LATAM Airlines Group lleva su margen operacional ajustado al 16,8% en el primer trimestre y reporta una utilidad neta de US\$355 millones

Santiago, Chile, 28 de abril de 2025 – LATAM Airlines Group S.A. (NYSE: LTM; SSE: LTM) anunció hoy sus resultados financieros consolidados para el primer trimestre que finalizó el 31 de marzo 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 S.A. 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 su presentación y comparación, el Estado de Resultados en este informe se presenta en un Formato Estadounidense adaptado. En algunas ocasiones, se realizan ajustes a estas cifras del Estado de Resultados por Partidas Especiales. Al final del informe se puede encontrar una tabla que concilia las cifras ajustadas por Partidas Especiales con sus cifras NIIF reportadas. 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 5,85 BRL por USD (en comparación con 4,95 BRL por USD en el primer trimestre de 2024).

### HITOS

Resultados e indicadores financieros clave	1T25	1T24	Var.
Ingresos totales (US\$ millones)	3.411	3.321	2,7%
Resultado operacional ajustado (US\$ millones)	573	463	23,9%
Margen operacional ajustado	16,8%	13,9%	2,9pp
EBITDAR ajustado (US\$ millones)	962	796	20,9%
Margen EBITDAR ajustado	28,2%	24,0%	4,3pp
Utilidad neta atribuible a los propietarios de la controladora (US\$ millones)	355	258	37,6%
Margen de utilidad neta	10,4%	7,8%	2,6pp
Liquidez (como % de los ingresos LTM)	28,4%	27,1%	1,3pp
Apalancamiento neto ajustado	1,5x	1,7x	(0,2x)
CASK de pasajeros ex-fuel ajustado (US\$ centavos)	4,0	4,3	(5,2%)

- Durante el primer trimestre de 2025, la capacidad consolidada del grupo LATAM, medida en asientos-kilómetros disponibles (ASK), creció un 7,3%, impulsada principalmente por un aumento del 10,7% en las operaciones internacionales. Además, el grupo transportó casi 21 millones de pasajeros durante el trimestre, lo que representa un incremento del 3,6% en comparación con el mismo período del año anterior.
- A lo largo del trimestre, el grupo LATAM logró avances significativos en la mejora de la experiencia de viaje en general, lo que se tradujo en una mayor satisfacción del cliente, ya que los pasajeros calificaron al grupo LATAM con un Net Promoter Score (NPS) de 56 puntos, el puntaje más alto en la historia del grupo y un aumento de 5,6 puntos porcentuales en comparación con el primer trimestre de 2024. Además, el NPS de los "Viajeros Premium" (miembros del programa LATAM Pass Elite y pasajeros en cabinas premium y business) alcanzó un máximo histórico de 61 puntos.
- El grupo recibió dos nuevos aviones A320neo que contribuyen a una mayor eficiencia de combustible y a la reducción de emisiones. Estas incorporaciones forman parte de los 26 aviones programados para 2025, por lo que se espera recibir 24 aviones adicionales este año, de acuerdo con el plan de crecimiento y modernización de la flota del grupo LATAM.
- Durante la Junta Extraordinaria de Accionistas, celebrada el 17 de marzo, se aprobó un programa de recompra de acciones por hasta el 1,6% de las acciones en circulación durante los próximos 18 meses. En consecuencia, la Compañía está ejecutando el programa mediante una Oferta Firme en Bloque (OFB) pro rata en la Bolsa de Comercio de Santiago por hasta 9.670 millones de acciones (1,6% del capital social total), a un precio de \$15,02 pesos chilenos por acción (aproximadamente US\$153 millones). La OFB estará vigente del 1 al 30 de abril de 2025.

- En la Junta Ordinaria de Accionistas, celebrada el 24 de marzo de 2025, los accionistas de LATAM aprobaron un dividendo final equivalente al 30% de la utilidad neta de 2024, por un total aproximado de US\$293 millones. El dividendo se pagó el 22 de abril de 2025. En conjunto, estas iniciativas, el dividendo y la recompra, reflejan el fuerte compromiso de LATAM en la generación de valor para los accionistas a través de una asignación disciplinada de capital.
- Finalmente, LATAM recibió dos importantes mejoras recientes en su calificación crediticia, que reflejan su sólido desempeño financiero y su perfil crediticio fortalecido. El 28 de febrero, S&P Global Ratings elevó la calificación crediticia de emisor de LATAM de "BB-" a "BB", con perspectiva estable. Poco después, el 3 de abril, Fitch Ratings también elevó la calificación de LATAM de "BB-" a "BB", con perspectiva positiva.

## COMENTARIOS DE LA GERENCIA - PRIMER TRIMESTRE DE 2025

LATAM inició 2025 con un desempeño financiero récord, logrando los resultados trimestrales más altos de su historia en términos de resultado operacional ajustado y EBITDAR ajustado. Estos resultados reflejan la continua capacidad para ejecutar con disciplina y consistencia, respondiendo eficientemente a la dinámica del mercado.

El rendimiento de este trimestre se vio impulsado, además, por una sólida demanda en mercados principales del grupo, un entorno operacional estable y la preferencia de los clientes por nuestra propuesta de valor única. Junto a lo anterior, el entorno de precios del combustible impulsó nuestra estructura de costos contenida y contribuyó a la expansión del margen.

"La capacidad de adaptación operacional y financiera de LATAM le permite estar bien preparada para enfrentar los próximos meses, aprovechando la agilidad del grupo para entregar sólidos resultados y capturar oportunidades en toda la región. A pesar de un entorno macroeconómico dinámico y desafiante, el grupo continúa enfocado en promover el crecimiento rentable, elevar la experiencia de viaje de los clientes, ampliar el compromiso de los empleados y generar valor para los accionistas de LATAM Airlines Group S.A.", dijo Ricardo Bottas, CFO de LATAM Airlines Group.

Además de nuestra rentabilidad récord, LATAM generó US\$585 millones en flujo de caja operacional ajustado y US\$189 millones en efectivo neto durante el primer trimestre, lo que demuestra la sólida disciplina financiera de la Compañía y su capacidad para generar un flujo de caja positivo de forma constante. Este desempeño subraya nuestro compromiso con la creación de valor a largo plazo, respaldado por una eficiente asignación de capital y un balance general fortalecido.

Además, la extensa red continúa atrayendo a pasajeros que valoran la conectividad, el servicio y la confiabilidad del grupo LATAM. Durante el trimestre, el grupo expandió su red de pasajeros de 151 destinos en diciembre de 2024 a 153 en 27 países para marzo de 2025. La incorporación de Fernando de Noronha y Ribeirão Preto a la red de LATAM Airlines Brasil destaca el compromiso continuo de conectar la región. Estos nuevos destinos no solo amplían las opciones de viaje para los pasajeros, sino que también refuerzan la solidez de la red. Asimismo, el 23 de abril, LATAM y Delta Air Lines anunciaron la inclusión de Argentina en su acuerdo de Joint Venture, fortaleciendo aún más la conectividad aérea entre América del Sur y América del Norte.

Finalmente, como parte de su propuesta de valor más amplia, el grupo LATAM también continúa fortaleciendo su compromiso con la mejora de la satisfacción del cliente. Al cierre del trimestre, el programa de fidelización del grupo, LATAM Pass, alcanzó un importante hito superando los 50 millones de miembros. En paralelo, y tras su renovación en 2025, LATAM Pass ahora ofrece una experiencia innovadora, con más opciones para acumular y canjear millas, mayor facilidad para acceder al estatus Elite, así como oportunidades para personalizar recompensas a medida que los miembros alcanzan hitos intermedios.

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

**Los ingresos operacionales totales** ascendieron a US\$3.411 millones en el primer trimestre, lo que representa un aumento del 2,7% con respecto al mismo período de 2024, debido al aumento del 1,6% en los ingresos por pasajeros y del 9,8% en los ingresos por carga. En el primer trimestre de 2025, los ingresos por pasajeros y carga representaron el 86,3% y el 11,9% de los ingresos operacional totales, respectivamente.

- **Los ingresos de pasajeros** ascendieron a US\$2.943 millones en el primer trimestre, un aumento del 1,6% con respecto al mismo periodo de 2024. Esto se debió a un incremento del 7,3% en la capacidad, medida en ASK, durante el trimestre, lo cual fue parcialmente compensado por la disminución del 5,3% en el RASK consolidado, el que alcanzó los US\$7,1 centavos. Esta disminución del RASK se explica por la depreciación del tipo de cambio y la expansión de la capacidad, especialmente en las operaciones internacionales. A pesar de la disminución interanual, el RASK consolidado fue un 2,0% superior al del cuarto trimestre de 2024, lo que refleja una mejora secuencial en los ingresos unitarios.
- **Los ingresos de carga** ascendieron a US\$406 millones en el primer trimestre, lo que representa una mejora del 9,8% con respecto al mismo período de 2024. El aumento de los ingresos unitarios y de la capacidad contribuyó a estos ingresos adicionales. La capacidad de carga, medida en ATK, creció un 4,4%, mientras que los ingresos unitarios, medidos en RATK, aumentaron un 5,2%, impulsados principalmente por una mayor demanda de carga desde Europa y Norteamérica hacia Sudamérica.
- **Otros ingresos** ascendieron a US\$62 millones en el primer trimestre, un aumento de 14,8% en comparación con el mismo período de 2024, impulsado principalmente por mayores ingresos por servicios turísticos y actividades de almacenamiento.

**Los gastos operacionales ajustados totales** ascendieron a US\$2.837 millones durante el trimestre, una disminución del 0,7% con respecto al 1T de 2024. A pesar del aumento del 7,3% en las operaciones de pasajeros, esta ligera disminución se debió al compromiso de LATAM con la contención de costos, respaldado en parte por la disminución de los precios del jet fuel y el impacto positivo de los efectos del tipo de cambio, asociados en particular a la depreciación del real brasileño. En particular, el CASK ajustado de pasajeros, excluyendo el combustible, ascendió a US\$4,0 centavos en el primer trimestre del año, con un impacto positivo de aproximadamente US\$0,2 centavos debido a la depreciación del real brasileño.

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

- **Los salarios y beneficios** aumentaron un 6,2 % interanual, debido principalmente a un incremento del 7,3% en la dotación promedio del grupo, especialmente en tripulantes de cabina vinculado con el aumento de las operaciones de pasajeros. Esto se vio parcialmente compensado por el efecto del tipo de cambio.
- **Los costos de combustible** disminuyeron un 4,9% en comparación con el mismo período de 2024, impulsados por una disminución del 9,6% en el precio promedio del jet fuel (incluidas las coberturas), que compensó un aumento del 5,1% en el consumo de combustible asociado con la expansión de las operaciones.
- **Las comisiones a agentes** disminuyeron 13,1% respecto al 1T24, atribuido principalmente a una mayor penetración de la venta directa digital.
- **La depreciación y amortización** aumentó un 16,8% con respecto al primer trimestre de 2024, debido principalmente a un mayor número promedio de aeronaves en la flota. Durante el primer trimestre de 2025, el grupo LATAM operó un promedio de 347 aeronaves, frente a las 334 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** disminuyeron un 1,2% interanual. A pesar del aumento de las operaciones internacionales (+10,7% frente al 1T24), esta línea de gastos se vio afectada positivamente por la disminución de las tasas aeroportuarias y los costes de handling, debido a la depreciación de la moneda (en particular del real brasileño), así como también el reverso de ciertas provisiones.
- **Los gastos por servicios a pasajeros** aumentaron 10,8% versus el mismo periodo de 2024, explicado por el crecimiento de 7,3% en la capacidad durante el trimestre y un mix internacional más significativo en las operaciones (+10,7% vs 1T24).
- **Los arriendos de aviones**, que corresponden exclusivamente a los contratos de pago por hora (PBH) de la flota del grupo LATAM, ascendieron a US\$0,0 millones, dado que ya no existen activos operacionales bajo acuerdos PBH.

- **Los gastos de mantenimiento** totalizaron US\$186 millones, lo que representa una disminución del 4,2% con respecto al primer trimestre de 2024. A pesar del aumento de las operaciones, esta línea de gastos se vio afectada positivamente por el aumento de provisiones de mantenimiento por un importe aproximado de US\$32 millones, relacionada con la adquisición de seis aeronaves por parte del grupo LATAM durante el trimestre, que anteriormente se registraban como arrendamientos operacionales.
- **Otros gastos operacionales** disminuyeron un 10,5% en comparación con el 1T24 y ascendieron a US\$337 millones. Si bien los gastos relacionados con la tripulación aumentaron debido al aumento de las operaciones, esta línea se vio afectada positivamente por la reducción de los costos del sistema de reservas, impulsada por una mayor penetración de los canales NDC, así como por los efectos de la depreciación de la moneda (en particular del real brasileño).
- **Otras ganancias y pérdidas** totalizaron US\$6 millones en ganancias para el primer trimestre, principalmente debido a ajustes de valor razonable relacionados con la adquisición de seis aeronaves durante el período, y parcialmente compensados por contingencias laborales en Argentina.

#### Resultados no operacionales

- **Los ingresos por intereses** ascendieron a US\$33 millones en el trimestre, aumentando 5,1% como resultado de un mayor saldo de efectivo y equivalentes de efectivo y monto invertido en comparación con el 1T24.
- **Los gastos financieros** disminuyeron 20,7% respecto al 1T24, alcanzando los US\$152 millones durante el trimestre, explicado principalmente por los ahorros en tasas de interés obtenidos del refinanciamiento finalizado en octubre de 2024.
- **Las diferencias de cambio** ascendieron a US\$75 millones en pérdidas en el primer trimestre de 2025, debido a la apreciación del real brasileño en comparación con el 31 de diciembre de 2024. Esta línea refleja el efecto neto en el balance general de mantener más activos que pasivos denominados en dólares estadounidenses 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 operacional 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\$0,2 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\$355 millones, lo que representa un aumento del 37,6%. Esta utilidad neta sirve de base para el cálculo de la distribución de dividendos.

## FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

LATAM Airlines Group cerró el trimestre con efectivo y equivalentes de efectivo por US\$2.146 millones (+9,6% vs. 31 de diciembre de 2024). Durante el período, generó US\$585 millones en flujo de caja operacional ajustado y un aumento neto de efectivo de US\$189 millones. 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 28,4%.

LATAM mantiene una deuda bruta total de US\$7.091 millones y una deuda neta de US\$4.945 millones. Al cierre del período, el apalancamiento neto ajustado de LATAM se redujo a 1,5x, impulsado por la continua generación de EBITDAR ajustado, lo que demuestra su sólida estructura de capital y la solidez de sus operaciones.

Además, los vencimientos de deuda financiera relevante más cercanos están programados para 2029 y 2030. Cabe destacar que el bono 2029 es rescatable en octubre de 2025, y LATAM continúa enfocándose en reducir el costo de su deuda.

Composición de la deuda financiera	Valor nominal (millones)	Tasa de interés	Madurez
Bonos Senior Garantizados 2030	US\$1.400	7,875%	2030
Bonos Senior Garantizados 2029	US\$700	13,375%	2029
Spare Engine Facility	US\$275	SOFR 3M + 2,1%	2028
Bono UF	US\$156	UF + 2,0%	2042
Deuda financiera de la flota	US\$1.259	5,61%	—
<b>Deuda financiera total</b>	<b>US\$3.789</b>	<b>7,91%</b>	<b>—</b>

## 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 25 de abril de 2025, se muestran en la siguiente tabla:

Cobertura de combustible	2T25	3T25	4T25	1T26
<b>Posiciones de cobertura</b>				
Consumo estimado de combustible cubierto	52%	49%	42%	13%

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 operacional 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 25 de abril de 2025, se muestran en la siguiente tabla:

Cobertura de divisas (BRL)	2T25	3T25	4T25	1T26
<b>Posiciones de cobertura</b>				
Desajuste estimado del flujo de caja cubierto	41%	15%	2%	0%

## PLAN DE FLOTA LATAM

La flota del grupo LATAM consta de 270 aviones Airbus narrow body, 2 Airbus de wide body en arrendamiento a corto plazo, 56 Boeing wide body y 20 cargueros Boeing, con un total de 348 aeronaves. Durante el primer trimestre, el grupo recibió dos Airbus A320Neo y un carguero abandonó la flota. Para un desglose completo de la flota actual, consulte el gráfico de la flota en la sección de tablas de referencia al final de este informe.

Además, durante el primer trimestre, el grupo adquirió seis aviones A321, anteriormente contabilizados como arrendamientos operacionales. Esta compra se encuentra actualmente en proceso de financiación, lo que compensará en gran medida el impacto en la caja una vez completada.

A la fecha de publicación, el grupo LATAM mantiene acuerdos de compromiso de flota con Airbus y Boeing para nuevas aeronaves y, además, ha firmado varios contratos con arrendadores para recibir aeronaves Airbus narrow body y de wide body en los próximos años, como se detalla a continuación. El grupo continúa cumpliendo con sus entregas planificadas, manteniendo la flexibilidad para ajustar la capacidad según sea necesario.

Plan de Flota	Al 1T 2025	2025	A fin de año 2026	2027
<b>Aviones de Pasajeros</b>				
<b>Narrow Body</b>				
Airbus Ceo Family	224	223	217	200
Airbus Neo Family	46	68	82	97
Total NB	270	291	299	297
<b>Wide Body</b>				
Boeing 787	37	38	41	41
Otros	21	22	19	19
Total WB	58	60	60	60
<b>TOTAL</b>	<b>326</b>	<b>351</b>	<b>359</b>	<b>357</b>
<b>Aviones de Carga</b>				
Boeing 767-300F	20	20	19	19
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>19</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>348</b>	<b>371</b>	<b>378</b>	<b>376</b>
<b>FLOTA PROMEDIO</b>	<b>347</b>	<b>358</b>	<b>376</b>	<b>378</b>

**Nota:** Este plan de flota considera las mejores estimaciones del grupo LATAM para llegadas comprometidas, decisiones actuales sobre venta de aeronaves, retiros y extensiones de arrendamiento. En los Estados Financieros, la Nota 13 describe las aeronaves que actualmente se encuentran en venta y que se espera vender en 2025.

## 2025 GUIDANCE

La Compañía se complace en informar que ha estado monitoreando de cerca las reservas de tickets y, a la fecha y durante las últimas semanas, las tendencias de reservas de pasajeros y las ventas de carga se han mantenido estables. LATAM está ajustando su guidance para todo el año 2025, incluyendo su guidance de capacidad y ventas, así como el guidance sobre indicadores financieros clave, debido a los sólidos resultados del primer trimestre y al actual entorno de demanda estable. La Compañía espera un Margen Operacional ajustado actualizado de 13,0% a 15,0% (frente al 12,0% - 13,5% del guidance anterior emitido el 3 de diciembre de 2024) y un EBITDAR ajustado de US\$3.40 - US\$3.75 mil millones (frente a US\$3.25 - US\$3.60 mil millones en comparación con el guidance anterior). Sin embargo, el escenario actual hace que sea muy difícil pronosticar las expectativas e incertidumbres macroeconómicas del mercado, que podrían afectar la demanda de pasajeros y carga, debido al potencial impacto arancelario. Cualquier cambio relevante podría afectar la demanda internacional de pasajeros y carga aérea a los Estados Unidos, así como la demanda de pasajeros y carga en otras regiones, incluyendo hacia, desde y dentro de América Latina. En el caso de la carga, si bien los cambios no necesariamente impactarían directamente el negocio de carga del grupo LATAM, podrían generar un exceso de capacidad de carga aérea y afectar a la industria en general. Este guidance también podría actualizarse o retirarse en cualquier momento si el impacto del entorno externo mencionado anteriormente o la volatilidad e incertidumbre macroeconómicas aumentan hasta el punto de impedir a la Compañía proyectar los parámetros recomendados.

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

Indicador	Guidance	2025E	2025E Actualizado
Indicadores Operacionales	Crecimiento ASKs Total vs 2024	7% - 9%	7,5% - 9,5%
	Crecimiento ASKs Doméstico Brasil vs 2024	6% - 8%	7,0% - 9,0%
	Crecimiento ASKs Doméstico Países de Habla Hispana vs 2024	4% - 6%	2,0% - 4,0%
	Crecimiento ASKs Internacional vs 2024	7% - 9%	9,5% - 11,5%
	Crecimiento ATKs Totales vs 2024	2% - 4%	1,0% - 3,0%
Indicadores Financieros	Ingresos (US\$ miles de millones)	14,0 - 14,5	13,8 - 14,2
	CASK ex fuel Ajustado <sup>1</sup> (US\$ centavos)	4,6 - 4,8	4,55 - 4,75
	CASK de Pasajeros ex fuel Ajustado <sup>1</sup> (US\$ centavos)	4,2 - 4,4	4,15 - 4,35
	Resultado Operacional Ajustado <sup>2</sup> (US\$ miles de millones)	1,65 - 1,90	1,80 - 2,05
	Margen Operacional Ajustado <sup>2</sup>	12,0% - 13,5%	13,0% - 15,0%
	EBITDAR Ajustado <sup>2</sup> (US\$ miles de millones)	3,25 - 3,60	3,40 - 3,75
	Margen EBITDAR Ajustado <sup>2</sup>	23,5% - 25,0%	24,5% - 26,5%
	Flujo de Caja Libre Apalancado Ajustado <sup>3</sup> (US\$ miles de millones)	> 1,0	> 1,2
	Liquidez <sup>4</sup> (US\$ miles de millones)	> 3,9	> 4,1
	Deuda Neta Total <sup>5</sup>	< 5,4	< 5,2
	Deuda Neta Total/EBITDAR Ajustado (x)	≤ 1,7x	≤ 1,5x
<b>Supuestos</b>			
	Tipo de cambio promedio (BRL/USD)	5,8	5,9
	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 se calcula como la suma de flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación e inversión, sumando pagos por arrendamiento operativo (amortización e intereses) y anticipo pagado a los fabricantes de aeronaves, excluyendo importes procedentes de la venta de propiedad, planta y equipos, sumando intereses financieros de flota y no flota.

4) Liquidez se define como Caja y Equivalentes de Caja y líneas de crédito rotativas no giradas. Asume la distribución de dividendos equivalente al 30% de la utilidad neta de 2024 (US\$293 millones) y la ejecución del programa de recompra de acciones anunciado el 28 de marzo de 2025 (aproximadamente US\$153 millones). No incluye ningún potencial ejercicio de refinanciamiento durante 2025.



5) Deuda Neta Total incluye pasivos por arrendamientos operacionales, arrendamientos financieros y otra deuda financiera, neta de Caja y Equivalentes de Caja. Asume la distribución de dividendos equivalente al 30% de la utilidad neta de 2024 (US\$293 millones) y la ejecución del programa de recompra de acciones anunciado el 28 de marzo de 2025 (aproximadamente US\$153 millones). No incluye ningún potencial ejercicio de refinanciamiento durante 2025.

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 31 de marzo de 2025 ante la Comisión del Mercado Financiero (CMF) de Chile el 28 de abril 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](mailto:InvestorRelations@latam.com).

La Compañía realizará una conferencia para discutir los resultados financieros del primer trimestre de 2025 el 29 de abril 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](mailto:comunicaciones.externas@latam.com). Información financiera adicional está disponible en [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).



## LATAM Airlines Group S.A.

## Datos Operacionales Consolidados

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo		
	2025	2024	Var. %
<b>Sistema</b>			
Costos por ASK (US\$ centavos)	6,9	7,6	(9,2%)
Costos por ASK Ajustados (US\$ centavos)	6,9	7,4	(7,5%)
Costos por ASK ex fuel (US\$ centavos)	4,6	4,9	(8,0%)
Costos por ASK ex fuel Ajustados (US\$ centavos)	4,5	4,8	(5,3%)
CASK de Pasajeros ex fuel Ajustado (US\$ centavos)	4,0	4,3	(5,2%)
Galones de Combustible Utilizados (millones)	348	331	5,1%
Galones consumidos por 1.000 ASKs	8,4	8,6	(2,0%)
Precio del combustible (con hedge) (US\$ por galón)	2,80	3,10	(9,6%)
Precio del combustible (sin hedge) (US\$ por galón)	2,79	3,15	(11,4%)
Distancia Ruta Promedio ( km)	1.640	1.604	2,2%
Número Total de Empleados (promedio)	38.827	36.190	7,3%
Número Total de Empleados (al cierre)	39.005	36.477	6,9%
<b>Pasajeros</b>			
ASKs (millones)	41.257	38.461	7,3%
RPKs (millones)	34.383	32.458	5,9%
Pasajeros Transportados (miles)	20.968	20.235	3,6%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	83,3%	84,4%	(1,1pp)
Yield basado en RPKs (US\$ centavos)	8,6	8,9	(4,1%)
Ingresos por ASK (US\$ centavos)	7,1	7,5	(5,3%)
<b>Carga</b>			
ATKs (millones)	2.016	1.931	4,4%
RTKs (millones)	1.068	1.012	5,6%
Toneladas Transportadas (miles)	244	235	3,9%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	53,0%	52,4%	0,6pp
Yield basado en RTKs (US\$ centavos)	38,0	36,5	4,0%
Ingresos por ATK (US\$ centavos)	20,1	19,1	5,2%

**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 primer trimestre de 2025 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo				
	2025	Ajustes	2025 Ajustado	2024 Ajustado	Var. %
<b>INGRESOS</b>					
Pasajeros	2.942.889	—	2.942.889	2.897.842	1,6%
Carga	405.589	—	405.589	369.357	9,8%
Otros ingresos, por función	62.123	—	62.123	54.134	14,8%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>3.410.601</b>	<b>—</b>	<b>3.410.601</b>	<b>3.321.333</b>	<b>2,7%</b>
<b>COSTOS</b>					
Remuneraciones	(450.978)	20.839	(430.139)	(405.042)	6,2%
Combustibles	(973.963)	—	(973.963)	(1.024.373)	(4,9%)
Comisiones	(53.651)	—	(53.651)	(61.732)	(13,1%)
Depreciación y Amortización	(388.902)	—	(388.902)	(332.822)	16,8%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(383.096)	—	(383.096)	(387.659)	(1,2%)
Servicio de Pasajeros	(84.351)	—	(84.351)	(76.131)	10,8%
Arriendo de Aviones	—	—	—	—	n.m.
Mantenimiento	(186.063)	—	(186.063)	(194.231)	(4,2%)
Otros costos de operaciones	(337.205)	—	(337.205)	(376.638)	(10,5%)
Otras ganancias/(pérdidas)	5.903	(5.903)	—	—	n.m.
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>(2.852.306)</b>	<b>14.936</b>	<b>(2.837.370)</b>	<b>(2.858.628)</b>	<b>(0,7%)</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>558.295</b>	<b>14.936</b>	<b>573.231</b>	<b>462.705</b>	<b>23,9%</b>
<i>Margen Operacional</i>	16,4%	0,4pp	16,8%	13,9%	2,9pp
Ingresos Financieros	33.057	—	33.057	31.450	5,1%
Gastos Financieros	(151.725)	—	(151.725)	(191.385)	(20,7%)
Diferencias de cambio	(75.145)	75.145	—	—	n.m.
Resultado por unidades de reajuste	(239)	239	—	—	n.m.
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>364.243</b>	<b>90.320</b>	<b>454.563</b>	<b>302.770</b>	<b>50,1%</b>
Impuestos	(7.606)	—	(7.606)	(15.143)	(49,8%)
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA</b>	<b>356.637</b>	<b>90.320</b>	<b>446.957</b>	<b>287.627</b>	<b>55,4%</b>
Atribuible a:					
Propietarios de la controladora	355.288	90.320	445.608	285.951	55,8%
Participaciones no controladoras	1.349	—	1.349	1.676	(19,5%)
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA atribuible a los propietarios de la controladora</b>	<b>355.288</b>	<b>90.320</b>	<b>445.608</b>	<b>285.951</b>	<b>55,8%</b>
<i>Margen Neto atribuible a los propietarios de la controladora</i>	10,4%	2,6pp	13,1%	8,6%	4,5pp
Tasa Efectiva de Impuestos	(2,1%)	0,4pp	(1,7%)	(5,0%)	3,3pp

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

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo		
	2025	2024	Var. %
EBITDAR ajustado	962.133	795.527	20,9%
<i>Margen EBITDAR ajustado</i>	28,2%	24,0%	4,3pp

**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 31 de marzo 2025	Al 31 de diciembre 2024
<b>Activos</b>		
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.146.299	1.957.788
Otros activos financieros, corrientes	83.124	67.295
Otros activos no financieros, corrientes	231.327	203.661
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.243.672	1.163.707
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	12	25
Inventarios corrientes	460.115	438.530
Activos por impuestos corrientes	63.927	40.275
<b>Activos corrientes distintos de activos mantenidos para la venta</b>	<b>4.228.476</b>	<b>3.871.281</b>
Activos no corrientes mantenidos para la venta	10.337	29.138
<b>Total activos corrientes</b>	<b>4.238.813</b>	<b>3.900.419</b>
Otros activos financieros, no corrientes	56.028	53.772
Otros activos no financieros, no corrientes	98.396	89.416
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.627	12.342
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.061.054	1.000.170
Propiedades, plantas y equipos	10.379.778	10.186.697
Activos por impuestos diferidos	10.923	10.549
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>11.618.806</b>	<b>11.352.946</b>
<b>Total activos</b>	<b>15.857.619</b>	<b>15.253.365</b>
<b>Patrimonio y Pasivos</b>		
Otros pasivos financieros, corrientes	689.380	635.213
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	2.580.504	2.133.572
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	153.075	12.875
Otras provisiones, corrientes	13.004	14.221
Pasivos por impuestos corrientes	8.191	6.281
Otros pasivos no financieros, corrientes	3.352.624	3.488.680
<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>6.796.778</b>	<b>6.290.842</b>
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.401.970	6.515.238
Cuentas por pagar, no corrientes	468.773	491.762
Otras provisiones, no corrientes	664.729	623.846
Pasivo por impuestos diferidos	327.952	312.677
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	189.935	167.427
Otros pasivos no financieros no corrientes	68.312	140.244
<b>Total pasivos no corrientes</b>	<b>8.121.671</b>	<b>8.251.194</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>14.918.449</b>	<b>14.542.036</b>
Capital emitido	5.003.534	5.003.534
Resultados acumulados	1.396.993	1.148.291
Otras participaciones en el patrimonio	39	39
Otras reservas	(5.450.488)	(5.428.597)
<b>Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora</b>	<b>950.078</b>	<b>723.267</b>
Participaciones no controladoras	(10.908)	(11.938)
<b>Total patrimonio</b>	<b>939.170</b>	<b>711.329</b>
<b>Total patrimonio y pasivos</b>	<b>15.857.619</b>	<b>15.253.365</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 31 de marzo 2025	Al 31 de marzo 2024
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación</b>		
<b>Clases de cobros por actividades de operación</b>		
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	3.458.397	3.313.955
Otros cobros por actividades de operación	49.260	79.829
<b>Clases de pagos</b>		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(2.205.100)	(2.510.340)
<b>Pagos a y por cuenta de los empleados</b>	(473.786)	(344.111)
Otros pagos por actividades de operación	(117.481)	(94.536)
Impuestos a las ganancias pagados	(21.993)	(22.644)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(10.952)	35.972
<b>Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación</b>	<b>678.345</b>	<b>458.125</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión</b>		
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	27.031	19.966
Compras de propiedades, planta y equipo	(370.271)	(102.484)
Compras de activos intangibles	(25.105)	(13.297)
Intereses recibidos	31.028	37.417
Otras entradas (salidas) de efectivo	14.129	27.589
<b>Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión</b>	<b>(323.188)</b>	<b>(30.809)</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>		
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	49.500	—
Reembolsos de préstamos	(67.223)	(51.350)
Pagos de pasivos por arrendamientos	(90.120)	(86.035)
Dividendos pagados	(304)	(289)
Intereses pagados	(90.669)	(129.510)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(880)	719
<b>Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>	<b>(199.696)</b>	<b>(266.465)</b>
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	155.461	160.851
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	33.050	(24.239)
<b>Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo</b>	<b>188.511</b>	<b>136.612</b>
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL PRINCIPIO DEL PERIODO</b>	<b>1.957.788</b>	<b>1.714.761</b>
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL PERIODO</b>	<b>2.146.299</b>	<b>1.851.373</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

## Flujo de Caja ajustado (en miles de dólares estadounidenses)

Flujo de caja libre ajustado	Para el trimestre terminado el 31 de marzo	
	2025	2024
<b>EBITDAR ajustado</b>	<b>962.133</b>	<b>795.526</b>
Cambios en el capital de trabajo	(229.489)	(246.618)
impuestos a las ganancias pagadas	(21.993)	(22.644)
Pagos por arrendamiento operativo	(156.528)	(147.047)
intereses recibidos	31.028	37.417
<b>Flujo de caja operativo ajustado</b>	<b>585.151</b>	<b>416.634</b>
CapEx de mantenimiento	(128.069)	(110.486)
CapEx de crecimiento y CapEx de flota Neto de financiación	(235.984)	(51.613)
<b>Flujo de caja de inversiones ajustado *</b>	<b>(364.053)</b>	<b>(162.099)</b>
<b>Flujo de caja libre no apalancado</b>	<b>221.098</b>	<b>254.535</b>
Intereses de deuda financiera	(7.906)	(50.964)
Intereses de arriendo financiero	(16.355)	(18.766)
<b>Flujo de caja libre apalancado</b>	<b>196.837</b>	<b>184.805</b>
Amortización de arrendamiento financiero	(67.223)	(48.600)
Amortización de deuda no flota financiera, neta	—	(2.750)
Dividendos pagados	(304)	(289)
Otros (Ventas de activos, Fx y otros)	59.201	3.446
<b>Flujo de caja financiero y otros ajustado</b>	<b>(32.587)</b>	<b>(117.923)</b>
<b>Variación de efectivo</b>	<b>188.511</b>	<b>136.612</b>
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERIODO</b>	<b>1.957.788</b>	<b>1.714.761</b>
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO</b>	<b>2.146.299</b>	<b>1.851.373</b>
Costo de caja Flota	(230.001)	(208.468)

\* El flujo de caja de inversión ajustado es equivalente al gasto de capital total (CapEx) neto de financiamiento. En la página 17 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 31 de marzo 2025	Al 31 de diciembre 2024
<b>Total Activos</b>	<b>15.857.619</b>	<b>15.253.365</b>
Total Pasivos	14.918.449	14.542.036
Total Patrimonio*	939.170	711.329
<b>Total Pasivos &amp; Patrimonio</b>	<b>15.857.619</b>	<b>15.253.365</b>
<b>Deuda</b>		
Pasivos por arrendamiento de flota	3.061.867	3.174.760
Deuda financiera de la flota	1.258.580	1.188.771
<b>Deuda Total de la Flota</b>	<b>4.320.447</b>	<b>4.363.531</b>
Deuda total no relacionada con la flota (incluye pasivos por arrendamiento no relacionados con la flota y deuda financiera no relacionada con la flota)	2.770.465	2.786.920
<b>Deuda Bruta Total</b>	<b>7.090.911</b>	<b>7.150.451</b>
Efectivo, equivalente a efectivo e inversiones líquidas	(2.146.299)	(1.957.788)
<b>Deuda Neta Total</b>	<b>4.944.612</b>	<b>5.192.663</b>

\*Incluye interés no controlador.

\*\*Excluye garantías asociadas.

## LATAM Airlines Group S.A.

## Principales Ratios Financieros

	Al 31 de marzo 2025	Al 31 de diciembre 2024
Efectivo, equivalente a efectivo e inversiones líquidas	2.146.299	1.957.788
Líneas de crédito rotativas ("RCF") no giradas y totalmente disponibles	1.575.000	1.575.000
<b>Liquidez (US\$ miles)</b>	<b>3.721.299</b>	<b>3.532.788</b>
Liquidez como % ingresos LTM	28,4%	27,1%
Deuda bruta (US\$ miles)	7.090.911	7.150.451
Deuda bruta / EBITDAR Ajustado (12 meses)	2,2x	2,3x
Deuda neta (US\$ miles)	4.944.612	5.192.663
Deuda neta / EBITDAR Ajustado (12 meses)	1,5x	1,7x

**Nota:** El EBITDAR ajustado (LTM) se refiere al EBITDAR ajustado (últimos doce meses) (en miles de US\$). Para los ratios al 31 de marzo de 2025, y al 31 de diciembre de 2024, se calculan utilizando el EBITDAR Ajustado de doce meses al 31 de marzo de 2025 (US\$3.274.485) y para los doce meses en 2024 (US\$3.107.878).

## LATAM Airlines Group S.A.

## Flota consolidada

	Al 31 de marzo, 2025		
	Aviones en Propiedad, Planta y Equipo	Aviones incluidos Activos por derecho de uso bajo NIIF 16	Total
<b>Flota Pasajeros</b>			
Boeing 767-300ER	9	—	9
Boeing 777-300ER	10	—	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	2	25	27
Airbus A319-100	11	29	40
Airbus A320-200	86	49	135
Airbus A320-Neo	4	28	32
Airbus A321-200	25	24	49
Airbus A321-Neo	—	14	14
<b>TOTAL</b>	<b>151</b>	<b>175</b>	<b>326</b>
<b>Arrendos de corto plazo</b>			
Airbus A330-200	—	2	2
<b>TOTAL</b>	<b>—</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Flota Carga</b>			
Boeing 767-300F	19	1	20
<b>TOTAL</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>20</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>170</b>	<b>178</b>	<b>348</b>

**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 el trimestre terminado el 31 de marzo		
	2025	2024	Var %
<b>Costo de ventas</b>	<b>(2.399.882)</b>	<b>(2.393.859)</b>	<b>0,3%</b>
Costos de distribución	(135.030)	(158.292)	(14,7%)
Gastos de administración	(191.777)	(187.442)	2,3%
Otros gastos, por función	(131.520)	(140.978)	(6,7%)
Otras ganancias/(pérdidas)	5.903	(46.431)	n.m
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>(2.852.306)</b>	<b>(2.927.002)</b>	<b>(2,6%)</b>
Otras ganancias/(pérdidas)	(5.903)	46.431	n.m
Ajustes por Plan de Incentivos Corporativos	20.839	20.710	0,6%
Gastos por arrendamiento de aviones	—	1.233	(100,0%)
<b>GASTOS OPERACIONALES TOTALES AJUSTADOS</b>	<b>(2.837.370)</b>	<b>(2.858.628)</b>	<b>(0,7%)</b>
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>(2.852.306)</b>	<b>(2.927.002)</b>	<b>(2,6%)</b>
Costos de combustible	973.963	1.024.373	(4,9%)
<b>Total Costos Operacionales (Ex-Fuel)</b>	<b>(1.878.343)</b>	<b>(1.902.629)</b>	<b>(1,3%)</b>
ASKs (millones)	41.257	38.461	7,3%
<b>CASK (Ex-Fuel)</b>	<b>(4,6)</b>	<b>(4,9)</b>	<b>(8,0%)</b>
<b>GASTOS OPERACIONALES TOTALES AJUSTADOS</b>	<b>(2.837.370)</b>	<b>(2.858.628)</b>	<b>(0,7%)</b>
Costos de combustible	973.963	1.024.373	(4,9%)
<b>Gastos Operacionales Ajustados (Ex-Fuel)</b>	<b>(1.863.407)</b>	<b>(1.834.255)</b>	<b>1,6%</b>
ASKs (millones)	41.257	38.461	7,3%
<b>CASK Ex-Fuel ajustado (US\$ centavos)</b>	<b>(4,5)</b>	<b>(4,8)</b>	<b>(5,3%)</b>
Pagos por arrendamiento operativo	(156.528)	(147.047)	6,4%
Intereses de arriendo financiero	(16.355)	(18.766)	(12,8%)
Amortización de arrendamiento financiero	(67.223)	(48.600)	38,3%
Pagos de arriendo operacional no flota	10.105	5.945	70,0%
<b>COSTO DE CAJA FLOTA</b>	<b>(230.001)</b>	<b>(208.468)</b>	<b>10,3%</b>
<b>UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA</b>	<b>356.637</b>	<b>259.955</b>	<b>37,2%</b>
Impuestos	7.606	15.143	(49,8%)
Ingresos Financieros	151.725	191.385	(20,7%)
Gastos Financieros	(33.057)	(31.450)	5,1%
Depreciación y Amortización	388.902	332.822	16,8%
<b>EBITDA</b>	<b>871.813</b>	<b>767.855</b>	<b>13,5%</b>
Gastos por arrendamiento de aviones	—	1.233	(100,0%)
<b>EBITDAR</b>	<b>871.813</b>	<b>769.088</b>	<b>13,4%</b>
Otras ganancias/(pérdidas)	(5.903)	46.431	n.m
Diferencias de cambio	75.145	(39.627)	n.m
Resultado por unidades de reajuste	239	(1.075)	n.m
Ajustes por Plan de Incentivos Corporativos	20.839	20.710	0,6%
<b>EBITDAR ajustado</b>	<b>962.133</b>	<b>795.527</b>	<b>20,9%</b>

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo		
	2025	2024	Var %
Compras de propiedades, planta y equipo	(370.271)	(102.484)	261,3%
Compras de activos intangibles	(25.105)	(13.297)	88,8%
Reconciliado por:			
Activaciones de mantenimiento arrendado	(32.306)	(66.906)	(51,7%)
Capital levantado para financiamiento relacionado a flota	49.500	—	n.m
Pagos de financiamiento de anticipos pagados a los fabricantes	—	—	n.m
Recuperos de créditos y depósitos de garantías por la venta de aeronaves recibidos*	14.129	20.589	(31,4%)
Recupero seguro	—	—	n.m
<b>CAPEX TOTAL NETO DE FINANCIAMIENTO</b>	<b>(364.053)</b>	<b>(162.099)</b>	<b>124,6%</b>

\*Para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2024, excluye US\$7 millones relacionados con pagos anticipados derivados de la venta de aeronaves en el período.