

GRUPO LATAM ALCANZÓ UN MARGEN EBIT AJUSTADO RÉCORD DEL 13,9% EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 2024, IMPULSADO POR UNA DEMANDA SANA, COSTOS EFICIENTES Y UNA SÓLIDA POSICIÓN COMPETITIVA

Santiago, Chile, 2 de mayo de 2024 – LATAM Airlines Group S.A. (IPSASSE: LTM) anuncia hoy sus resultados financieros consolidados para el primer trimestre finalizado el 31 de marzo de 2024. “LATAM” o “la Compañía” se refiere a la entidad consolidada, incluyendo sus aerolíneas afiliadas de transporte de pasajeros y cargas en América Latina. LATAM presenta sus estados financieros bajo IFRS, de acuerdo a la IASB, sin embargo, para facilitar su presentación y comparación, el Estado de Resultados en este reporte se presenta en un Formato US adaptado. En algunas ocasiones, ajustes a estas cifras de Estado de Resultado han sido implementados para Ítems Especiales. Al final de este reporte se puede encontrar una tabla reconciliando estas cifras ajustado por Ítems Especiales reportados como cifras IFRS. Todos los valores en este reporte están expresados en dólares estadounidenses. Ciertos porcentajes y montos en dólares estadounidenses, pesos chilenos y real brasileño contenidos en este reporte, han sido redondeados para facilitar su presentación. Cualquier discrepancia entre los montos totales y la suma de los importes indicados en cualquiera de las tablas se debe a este redondeo. El tipo de cambio promedio entre el real brasileño y el dólar estadounidense durante el trimestre fue de BRL 4,95 por dólar.

HITOS

Durante el primer trimestre de 2024, LATAM reportó sólidos resultados financieros, logrando US\$3,3 mil millones en ingresos operacionales, lo que llevó a un margen EBIT ajustado de dos dígitos del 13,9% y una utilidad neta de US\$258 millones, ambas cifras récord y reflejo de su propuesta de valor, sólida participación de mercado y de un entorno de demanda saludable. Durante este período, LATAM generó US\$137 millones en efectivo, lo que resultó en una liquidez total de aproximadamente US\$3,0 mil millones y un apalancamiento neto ajustado de 1,9x. Estas cifras reflejan su continua y sólida estructura de capital, además del permanente enfoque en la eficiencia de costos, lo que ha permitido al grupo mantener su CASK de pasajeros ex fuel en US\$4,3 centavos. Los resultados del primer trimestre llevaron al grupo LATAM a revisar su guidance para 2024, mejorando la proyección de EBITDAR a US\$2,75 - 3,05 mil millones.

- Durante el primer trimestre de 2024, el grupo LATAM transportó exitosamente a más de 20,2 millones de pasajeros a través de su red, un aumento del 19,4% versus el mismo trimestre de 2023. Este hito representa el mayor número de pasajeros transportados en un solo trimestre para el grupo LATAM y un reflejo del compromiso de brindar servicios eficientes y confiables a sus clientes a través de una red única. En particular, el número de pasajeros transportados internacionalmente aumentó un 32,5%, debido a una continua recuperación del tráfico internacional, mientras que el número de pasajeros transportados en los mercados domésticos de las filiales del grupo LATAM en Chile, Colombia, Ecuador y Perú aumentó un 26,0%, junto con un aumento del 9,1% en la filial del grupo LATAM en Brasil.
- Durante el primer trimestre de 2024, el grupo LATAM fue testigo de un crecimiento del 17,5% en sus operaciones consolidadas, medidas en asientos-kilómetro disponibles (ASK), en comparación con el mismo trimestre de 2023, y superó los niveles de ASK de 2019 en un 1,2%. A lo largo del trimestre, este crecimiento estuvo liderado por las operaciones internacionales, que aumentaron un 25,2%. Adicionalmente, la capacidad doméstica de las filiales de Chile, Colombia, Perú y Ecuador aumentó un 21,9% y la capacidad doméstica de LATAM Airlines Brasil creció un 4,7% respecto al primer trimestre de 2023.
- Los ingresos operacionales totales ascendieron a US\$3.321 millones durante el primer trimestre (+18,4% vs 1T2023), lo que llevó a un margen operacional ajustado del 13,9%. Este aumento de ingresos se explica principalmente por el crecimiento de los ingresos de pasajeros en el trimestre (+21,0% vs 1T2023) impulsado por la preferencia de los clientes por el grupo LATAM, la resiliente demanda de los clientes corporativos y la continua recuperación de la demanda de viajes aéreos internacionales. Por otro lado, los ingresos por carga disminuyeron un 2,1% durante el trimestre, explicado por el debilitamiento de las *yields* de la carga; sin embargo, los ingresos de carga han crecido por encima de los niveles pre-pandemia en un 40,2%.
- En el primer trimestre de 2024, la utilidad neta atribuible a los propietarios de LATAM Airlines Group S.A. ascendió a US\$258 millones. Esto representa una cifra récord, atribuida principalmente al buen desempeño de la industria durante la temporada alta en Sudamérica.

- LATAM generó US\$137 millones en efectivo durante el primer trimestre, sin emitir deuda financiera (no flota). Con esto, el grupo cerró el trimestre con una posición de liquidez de US\$2.951 millones.
- El grupo LATAM continúa su camino de reducción de deuda. En este sentido, reportó un apalancamiento neto ajustado de 1,9x y se encuentra en camino a lograr su proyección actualizada de 1,6x - 1,8x. Esta sólida estructura de capital proporciona al grupo LATAM una ventaja competitiva dentro de las Américas.
- El 1 de marzo de 2024, S&P mejoró la calificación corporativa de LATAM a B+ desde B, con perspectiva positiva. Además, el 12 de abril de 2024, Moody's mejoró la calificación corporativa de LATAM a Ba3 (BB-) desde B1 (B+) con perspectiva estable. Finalmente, el 30 de abril, Feller Rate mejoró la calificación local del grupo desde BBB- con perspectiva estable, a BBB con perspectiva positiva. Lo anterior refleja el reconocimiento de las métricas crediticias consistentemente más sólidas de la compañía y su desempeño sostenido.
- El 3 de abril, el Directorio de LATAM aprobó el inicio del proceso para volver a abrir y relistar sus ADRs en la Bolsa de Valores de Nueva York. Una vez que se cumplan ciertas condiciones, el Directorio revisará y considerará hacer efectivo el *relisting o no*, decisión que si se aprueba, se haría pública mediante un hecho esencial.
- Durante la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 25 de abril de 2024, los accionistas aprobaron una distribución de dividendos por aproximadamente US\$175 millones, equivalente al 30% de la utilidad neta de 2023. El dividendo se pagará el 16 de mayo de 2024 a los accionistas registrados a la medianoche del 10 de mayo de 2024.
- El grupo LATAM está actualizando su *guidance* para el año 2024 en función del sólido desempeño del primer trimestre y de un entorno de demanda positivo. El grupo proyecta un EBITDAR ajustado de US\$2,75 - 3,05 mil millones, un aumento con respecto al *guidance* anterior de US\$2,6 - 2,9 mil millones proporcionada el 14 de diciembre de 2023. Además, el grupo LATAM apunta a reducir aún más su índice de apalancamiento neto ajustado de 1,8x - 2,0x hasta un rango de 1,6x - 1,8x, en un escenario que excluye cualquier ejercicio de refinanciamiento.

COMENTARIOS DE LA GERENCIA - PRIMER TRIMESTRE DE 2024

El primer trimestre del año sostuvo la tendencia de un fuerte desempeño operacional y financiero del grupo LATAM, periodo en el cual no solo ha alcanzado un nuevo margen EBIT ajustado récord de 13,9%, sino que también ha actualizado su *guidance* para 2024, mejorando su proyección de EBITDAR ajustado a US\$2,75 - 3,05 mil millones, entre otras métricas.

Si bien este trimestre ha sido excepcionalmente sólido, es importante destacar que la naturaleza del negocio del grupo LATAM está sujeta a estacionalidad a medida que la industria avanza hacia una temporada más baja en el segundo trimestre del año. Además, al revisar el *guidance* de LATAM, es importante tener en cuenta que el grupo está evaluando activamente varias opciones de refinanciamiento para la última parte del año y la ejecución de ésta, puede tener un impacto en algunas de las cifras financieras no operacionales del grupo en los trimestres futuros y, por tanto, en la utilidad neta. Sin embargo, los sólidos resultados del primer trimestre son el reflejo de un LATAM más competitivo en los mercados en los que el grupo opera y más eficiente en términos de costos y contención de costos, en medio de una demanda sostenida y saludable.

Durante el primer trimestre del año, el grupo LATAM continuó ofreciendo una red amplia y expansiva tanto a nivel regional como global, con un enfoque en lograr rentabilidad y asegurar importantes participaciones de mercado en los mercados de sus filiales. En este sentido, el grupo LATAM continuó ocupando el primer lugar en tres de los cinco mercados domésticos en los que operan sus filiales durante el primer trimestre; LATAM Airlines Chile alcanzó el 59% de participación de mercado, LATAM Airlines Perú logró un 67% de participación de mercado y LATAM Airlines Brasil alcanzó un 39% de participación de mercado, con un notable 41% de participación de mercado en marzo. Por otro lado, el pasado 19 de febrero se anunció que el grupo LATAM y Delta Air Lines recibieron todas las aprobaciones de las autoridades pertinentes para incluir tanto a LATAM Airlines Ecuador como a las tres filiales de carga, LATAM Cargo Chile, LATAM Cargo Brasil y LATAM Cargo Colombia al *Joint Venture* (JV). Al primer trimestre de 2024, el grupo LATAM y Delta Air Lines alcanzaron en conjunto el 38% de participación de mercado entre los países donde opera el JV, conectando América del Sur y del Norte.

En términos de logros operacionales, la capacidad de pasajeros del grupo LATAM aumentó un 17,5% en comparación con el primer trimestre de 2023 y superó los niveles de ASK de 2019, registrando un máximo histórico en ASK, RPK y pasajeros transportados durante un trimestre.

"El trabajo sistemático del grupo LATAM se ha traducido en sólidos y consistentes resultados financieros y operacionales en el primer trimestre, impulsados por la temporada alta de vacaciones, con un tráfico que ya superó los indicadores previos a la pandemia. Estos resultados llevaron al grupo a actualizar su *guidance* 2024 al alza, lo que en el caso del EBITDAR ajustado, se traduce en un aumento de entre aproximadamente 10% y 22% versus el año anterior", dijo Ramiro Alfonsín, CFO de LATAM Airlines Group.

En cuanto a sus inversiones adicionales en flota y dedicación a su servicio y experiencia a bordo, la flota del grupo LATAM se ha fortalecido con la incorporación de un Boeing 787-9 y dos Airbus A321Neo, sumando tres aviones adicionales en el trimestre. El grupo también fue reconocido por tener "El mejor entretenimiento a bordo de Sudamérica" en los Premios APEX. En este sentido, LATAM se convierte en el primer grupo aéreo de Sudamérica en agregar contenidos Disney+ a su servicio de entretenimiento a bordo, con el fin de hacer de cada vuelo una experiencia inolvidable para los pasajeros del grupo y así fortalecer su propuesta de valor.

Últimamente, el grupo LATAM se ha centrado en la integración de herramientas digitales e inteligencia artificial para respaldar tanto la experiencia del cliente como la eficiencia operacional. Por ejemplo, se ha avanzado en la personalización de la creación de contenidos y la comunicación directa a los clientes, reduciendo el tiempo de ejecución en un 90% y aumentando su capacidad de venta directa y canje. En atención al cliente, el grupo ha iniciado un viaje de transformación para potenciar el uso de la inteligencia artificial en la atención al cliente para la resolución automática de determinados casos estándar, así como la detección temprana de casos críticos, lo que ha tenido un importante impacto positivo en el indicador de satisfacción del grupo (*Net Promoter Score* - NPS).

En términos de sostenibilidad, durante el trimestre el grupo estuvo expandiendo activamente su práctica de segregación de residuos en términos de reducir su impacto sobre la cantidad de desechos que van a vertederos, introduciendo nuevos contenedores de residuos, mientras que LATAM Airlines Brasil ha tomado medidas significativas hacia la segregación de Tetra Pak en sus vuelos nacionales.

Además, en el primer trimestre de este año, el programa Avión de Solidario siguió creciendo, brindando un apoyo crucial para abordar diversas necesidades apremiantes en la región. En Chile y Colombia, la atención se centró en superar las emergencias de incendios, ayudando a los afectados por estos devastadores acontecimientos. En Perú y Ecuador, el grupo LATAM reafirmó su compromiso con la salud lanzando campañas significativas y extendiendo su apoyo a nuevas regiones en estos países. Por último, en Brasil los esfuerzos se centraron en la conservación, ya que el grupo contribuyó activamente al transporte de especies en peligro de extinción.

COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DEL PRIMER TRIMESTRE DE 2024

El grupo LATAM reportó ingresos operacionales totales de US\$3.321 millones en el primer trimestre, un aumento de 18,4% respecto al mismo periodo de 2023, explicado por un aumento de 21,0% en los ingresos de pasajeros. Los ingresos carga alcanzaron los US\$369 millones durante el trimestre. Los ingresos de pasajeros y carga representaron el 87,2% y el 11,1% de los ingresos operacionales totales, respectivamente, para el primer trimestre de 2024.

Ingresos de pasajeros alcanzaron US\$2.898 millones en el primer trimestre, aumentando 21,0% versus el mismo periodo de 2023, explicado por un aumento tanto en RASK como en operaciones. La capacidad aumentó un 17,5%, especialmente impulsada por la recuperación sostenida del segmento internacional (+25,2% versus 1T23). Adicionalmente en el primer trimestre el RASK del grupo LATAM alcanzó US\$7,5 centavos, mostrando un aumento de 3,0% respecto al mismo periodo de 2023, explicado por un entorno de demanda saludable, junto con la capacidad del grupo LATAM para atraer clientes con su propuesta de valor única. Durante el trimestre, el factor de ocupación consolidado fue de 84,4% (un aumento de 3,4 pp respecto del 1T23), compensando una ligera disminución en las *yields* de pasajeros de 1,1% versus el 1T23.

Ingresos de carga disminuyeron 2,1% respecto al primer trimestre de 2023, totalizando US\$369 millones. Sin embargo, los ingresos por carga están muy por encima respecto al mismo periodo de 2019, superándolos en un 40,2%. En cuanto a las *yields* de carga, en el primer trimestre ascendieron a US\$36,5 centavos por RTK, mostrando una disminución del

12,7% respecto al mismo periodo de 2023. Si bien el negocio de carga ha experimentado una moderación en los ingresos, las *yields* aún se ubicaron un 24,2% por encima de los niveles de 2019.

Otros ingresos ascendieron a US\$54 millones, aumentando 60,1% versus el 1T23. Este crecimiento año contra año se atribuye principalmente a la reclasificación de los ingresos por canjes no aéreos del programa LATAM Pass, un impacto de aproximadamente US\$8 millones, y al aumento en las ventas de *ancillaries* relacionados con el negocio de LATAM Travel.

Costos operacionales ajustados fueron US\$2.859 millones durante el trimestre, aumentando 13,9% versus el 1T23, explicado principalmente por el incremento en las operaciones de pasajeros, y un aumento aún mayor en las operaciones internacionales. Los costos de combustible de aeronaves disminuyeron 3,3% versus el mismo periodo de 2023. Por otro lado, durante el primer trimestre de 2024, el grupo LATAM reportó un CASK de pasajeros ajustado *ex fuel* de US\$4,3 centavos, un aumento de 7,5% comparado con el mismo trimestre de 2023, afectado en gran medida por variaciones cambiarias y un mayor mix de operaciones internacionales y factor de ocupación. Sin embargo, este CASK de pasajeros ajustado *ex fuel* está en línea con los resultados del año completo de LATAM en 2023, lo que refleja un enfoque en la contención de costos estructurales.

Los cambios en los gastos operacionales ajustados durante el trimestre se explicaron principalmente por:

- **Salarios y beneficios** aumentaron un 15,2% versus el mismo periodo de 2023, explicado principalmente por mayores costos de tripulaciones y personal aeroportuario, junto con un aumento de un 10,1% en la plantilla media del grupo (principalmente pilotos y tripulantes de cabina), debido al 17,5% aumento en las operaciones de pasajeros año tras año.
- **Costos de combustible** disminuyeron 3,3% respecto al primer trimestre de 2023, explicado por una disminución de 15,1% en el precio promedio del *jet fuel* (excluyendo coberturas) respecto al mismo periodo de 2023, lo que fue parcialmente compensado por el crecimiento de 17,5% en las operaciones.
- **Comisiones pagadas a agentes** aumentaron 23,5% versus 1T23, asociado al aumento de 17,5% en las operaciones y a un aumento de 3,0% en el RASK. El mayor crecimiento se pudo observar en el segmento internacional, donde la capacidad aumentó un 25,2% respecto al mismo trimestre del año anterior.
- **Depreciación y amortización** aumentó 19,7% versus el 1T23, explicado por el aumento del número de aeronaves de la flota durante este período y la incorporación de aeronaves más nuevas. Específicamente, el tamaño de la flota, excluyendo los aviones disponibles para la venta, se expandió de 275 aviones a 298 aviones y el número de aviones más nuevos de la familia Neo se duplicó año tras año.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 30,4% versus 1T23, explicado principalmente por un aumento de 25,2% en las operaciones internacionales, además de un mayor número de pasajeros transportados por el aumento del factor de ocupación consolidado.
- **Gastos por servicios a pasajeros** totalizaron US\$76 millones, aumentando 20,6% versus el mismo periodo de 2023, explicado por el crecimiento de las operaciones, además, se ha observado un aumento en el número de pasajeros transportados (+19,4% versus 1T23) y un aumento en el factor de ocupación consolidado.
- **Arriendo de aviones**, que corresponden exclusivamente a los contratos de *payment by the hour* (PBH) de la flota del grupo LATAM, ascendieron a US\$1,2 millones, lo que representa una disminución de 94,8% versus el 1T23. Esta disminución significativa es el resultado de que casi todos los contratos de arriendo de aviones bajo PBH han expirado, y solo unos pocos aviones *wide-body* permanecen bajo PBH. Este gasto se considera una partida especial ya que existe una doble contabilización no monetaria del PBH de la flota en la línea "Arriendo de Aviones" y en la línea de "Depreciación y Amortización", y por lo tanto ha sido ajustado en las cifras financieras ajustadas.
- **Gastos de mantenimiento** totalizaron US\$194 millones, correspondiente a un aumento de 41,2% versus el 1T23, explicado parcialmente por el aumento de 17,5% en las operaciones. Por otro lado, ha habido costos adicionales debido a problemas en la cadena de suministro y tareas de mantenimiento adicionales ejecutadas durante el

período por aproximadamente US\$20 millones, así como un aumento en los costos relacionados con motores por aproximadamente US\$7 millones.

- **Otros gastos operacionales** aumentaron 38,0% respecto al 1T23 y ascendieron a US\$377 millones, explicado en parte por mayores costos variables de tripulación, sistemas de reserva y ventas y publicidad, como resultado del aumento de 17,5% en las operaciones de pasajeros. Además, esta línea se vio impactada por fluctuaciones en los tipos de cambio durante este trimestre por aproximadamente US\$11 millones.

Resultado no operacional

- **Ingresos financieros** ascendieron a US\$31 millones en el trimestre. Esto representa un aumento de US\$14 millones respecto al mismo periodo de 2023, explicado por un mayor nivel de efectivo y equivalentes al efectivo que se invirtió en depósitos bancarios a plazo fijo, y una mayor tasa de interés respecto al 1T23.
- **Gastos financieros** aumentaron un 16,6% frente a 1T23, a US\$191 millones de dólares durante el trimestre, principalmente debido al entorno de mayores tasas de interés y al incremento en el número de arrendamientos de aeronaves. Como referencia, la tasa base SOFR aumentó en un promedio de 50 puntos básicos en comparación con el mismo trimestre de 2023.
- **Otros ingresos (gastos)**, registraron un gasto de US\$5,7 millones durante el trimestre versus un gasto de US\$2,6 millones durante el 1T23. Este aumento se explica principalmente por un incremento en gastos asociados a procesos laborales en Argentina por US\$27 millones, compensado por una ganancia de US\$22 millones por efectos de diferencias de cambio.
- **Utilidad neta** atribuible a los propietarios de la empresa matriz durante el trimestre fue de US\$258 millones.

FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

Durante el primer trimestre de 2024, el grupo LATAM generó US\$137 millones en efectivo, aumentando la liquidez a aproximadamente US\$3,0 mil millones, compuesta por aproximadamente US\$1,9 mil millones en efectivo y equivalentes de efectivo, además de US\$1,1 mil millones en líneas de crédito rotativas disponibles y sin utilizar ("RCF" por sus siglas en inglés). La liquidez como porcentaje de los ingresos de los últimos doce meses fue del 24,0%.

El grupo LATAM registró una deuda de flota consolidada (arrendamientos operacionales y arrendamientos financieros) de US\$4,5 mil millones, junto con una deuda financiera no flota de US\$2,6 mil millones. Esto da como resultado una deuda bruta total de US\$7,1 mil millones y una deuda neta de US\$5,2 mil millones. Al final del período, el grupo LATAM reportó un apalancamiento neto ajustado de 1,9x, lo que demuestra su sólida estructura de capital y sus sólidas operaciones.

Con respecto a la política de cobertura de combustibles del grupo LATAM, su principal objetivo es protegerse contra el riesgo de liquidez a mediano plazo derivado del aumento de los precios de los combustibles, beneficiándose al mismo tiempo de las reducciones de los precios de los mismos. De esta manera, el grupo LATAM cubre una parte de su consumo estimado de combustible. Las posiciones de cobertura por trimestre para los próximos meses, al 2 de mayo de 2024, se muestran en la siguiente tabla

	2Q24	3Q24	4Q24	1Q25
Posiciones de cobertura				
Consumo estimado de combustible	32%	30%	40%	10%

Nota: Las posiciones de cobertura por trimestre para los próximos meses (2T24, 3T24, 4T24 y 1T25), al 31 de marzo de 2024, fueron 32%, 30%, 30% y 3% respectivamente.

PLAN DE FLOTA LATAM

La flota del grupo LATAM está compuesta por 258 aviones Airbus *narrow-body*, 58 aviones Boeing *wide-body* y 20 cargueros Boeing, para un total de 336 aviones. Durante el primer trimestre, el grupo recibió 1 Boeing 787-9 y 2 Airbus A321Neo, totalizando 3 aviones adicionales. Para obtener un desglose de la flota actual, consulte el cuadro de flota en la sección de tablas de referencia hacia el final de este informe.

A la fecha de publicación, el grupo LATAM tiene acuerdos de compromiso de flota con Airbus y Boeing para aviones nuevos y adicionalmente ha firmado varios contratos con arrendadores para recibir aviones tanto Airbus *narrow-body* como Boeing *wide-body* en los próximos años, como se detalla a continuación. Estos aviones de nueva tecnología permitirán al el grupo LATAM continuar modernizando y ampliando su flota.

Plan de Flota	A fin de año			
	2023	2024	2025	2026
Aviones de Pasajeros				
Narrow Body				
Airbus Ceo Family	225	224	221	212
Airbus Neo Family	31	41	55	69
Total NB	256	265	276	281
Wide Body				
Boeing 787	36	37	41	41
Otro Boeing	21	19	19	19
Total WB	57	56	60	60
TOTAL	313	321	336	341
Aviones de Carga				
Boeing 767-300F	20	21	19	19
TOTAL	20	21	19	19
TOTAL FLOTA	333	342	355	360
FLOTA PROMEDIO	316	339	348	351

Nota: Este plan de flota considera las llegadas comprometidas del grupo LATAM y toma en cuenta las decisiones actuales del grupo en materia de venta, retiros y extensiones de arrendamiento de aeronaves. En los Estados Financieros, la Nota 13 describe las aeronaves que actualmente se mantienen para la venta y se espera vender en 2024.

2024 GUIDANCE

El grupo LATAM está mejorando su *guidance* para el año 2024 debido a los sólidos resultados del primer trimestre y un entorno de demanda positivo. La Compañía espera un EBITDAR ajustado de US\$2,75 - 3,05 mil millones, frente a US\$2,6 - 2,9 mil millones en comparación con el *guidance* anterior emitido el 14 de diciembre de 2023. Además, el grupo LATAM apunta a reducir aún más su índice de apalancamiento neto ajustado de 1,8x - 2,0x a un rango de 1,6 x - 1,8x, en un escenario que excluye cualquier ejercicio de *liability management*.

El *guidance* actualizado para todo el año 2024, emitido el 2 de mayo de 2024, se detalla a continuación:

Indicador	Guidance	2024E	2024E actualizado
Indicadores Operacionales	Crecimiento ASKs Total vs 2023	12% - 14%	14% - 16%
	Crecimiento ASKs Doméstico Brasil vs 2023	7% - 9%	8% - 10%
	Crecimiento ASKs Doméstico Países de Habla Hispana vs 2023	12% - 14%	14% - 16%
	Crecimiento ASKs Internacional vs 2023	16% - 18%	18% - 20%
	Crecimiento ATKs Totales vs 2023	10% - 12%	10% - 12%
Indicadores Financieros	Ingresos (US\$ miles de millones)	12,4 - 12,8	12,8 - 13,1
	CASK ex fuel (US\$ centavos)	4,8 - 5,0	4,8 - 5,0
	CASK de Pasajeros ex fuel Ajustado ¹ (US\$ centavos)	4,3 - 4,5	4,3 - 4,5
	EBIT Ajustado ² (US\$ miles de millones)	1,25 - 1,50	1,40 - 1,60
	Margen EBIT Ajustado ²	10,5% - 12,5%	11,0% - 12,5%
	EBITDAR Ajustado ² (US\$ miles de millones)	2,6 - 2,9	2,75 - 3,05
	Margen EBITDAR Ajustado ²	21% - 23%	21,5% - 23,5%
	Liquidez ³ (US\$ miles de millones)	2,8 - 3,0	2,9 - 3,1
	Deuda Financiera Neta ⁴ (US\$ miles de millones)	5,3 - 5,5	5,0 - 5,2
	Deuda Financiera Neta/EBITDAR Ajustado (x)	1,8x - 2,0x	1,6x - 1,8x
Supuestos			
	Tipo de cambio promedio (BRL/USD)	5.1	5.1
	Precio Jet Fuel (US\$/bbl)	100	110

1) CASK de pasajeros ex fuel excluye costos de cargo asociados a operaciones belly y operaciones de aviones cargueros, costos variables de Arrendamiento de Aviones (efecto no caja en P&L) y compensaciones de empleados asociados al Plan de Incentivos Corporativos.

2) Margen EBIT Ajustado y EBITDAR Ajustado excluyen costos de Arrendamiento de Aviones variables (efecto no caja en P&L) y compensaciones de empleados asociados al Plan de Incentivos Corporativos.

3) Liquidez se define como Caja y Equivalentes de Caja y líneas de crédito rotativas comprometidas no giradas. No considera gestión sobre la deuda en el ejercicio de 2024.

4) Deuda Financiera Neta incluye pasivos de arrendamientos operacionales, arrendamientos financieros y otra deuda financiera, neta de Caja y Equivalentes de Caja.

*Nota sobre declaraciones prospectivas Las suposiciones y expectativas no son hechos sino más bien 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 y expectativas. Este informe también contiene declaraciones prospectivas. Dichas declaraciones pueden contener palabras como "podría", "hará", "espera", "pretende", "anticipa", "estima", "proyecta", "cree" u otras expresiones similares. Las declaraciones a futuro son declaraciones que no son hechos históricos, incluidas 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 confiar indebidamente en dichas declaraciones o en las estimaciones que surjan 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 hacer que los resultados reales difieran materialmente de los contenidos en cualquier declaración prospectiva. La información financiera aquí contenida no constituye ni reemplaza en modo alguno la presentación de los estados financieros correspondientes de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) y del mercado, en términos de sus requisitos de contenido, procedimientos aplicables y plazos de presentación correspondientes a la CMF de acuerdo 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. Las declaraciones a futuro se refieren únicamente a la fecha en que se realizan y no asumimos ninguna obligación de actualizar públicamente ninguna de ellas, ya sea como resultado de nueva información, eventos futuros o cualquier otro factor. Nuestro *guidance* revisado para 2024 se basa en nuestros resultados no auditados para el primer trimestre de 2024, que excedieron nuestras estimaciones para ese periodo. Creemos que los principales impulsores de la mejora de nuestros resultados para el primer trimestre de 2024 fueron la fuerte demanda, la capacidad adicional y la contención de costos. Es posible que nuestros resultados del primer trimestre no sean indicativos del desempeño futuro, que sigue sujeto a una serie de incertidumbres, incluidos los riesgos revelados en nuestro informe anual en el Formulario 20-F, que se presentó el 22 de febrero de 2024 y especialmente los riesgos e incertidumbres asociados. con los conflictos más recientes que se desarrollan en Oriente Medio. Además, como se revela en nuestro informe anual en el Formulario 20-F, nuestro negocio es estacional y nuestros ingresos por pasajeros son generalmente mayores en el primer y cuarto trimestre de cada año, durante la primavera y el verano del hemisferio sur. Finalmente, la demanda de viajes aéreos y servicios de carga está influenciada por una serie de factores fuera de nuestro control, incluidos los desarrollos políticos y socioeconómicos globales, regionales y nacionales, así como cambios en nuestro panorama competitivo, todos los cuales podrían tener un impacto material en nuestra capacidad, para lograr el *guidance* aquí revelado.*

CONFERENCE CALL Y PUBLICACIÓN DE ESTADOS FINANCIEROS

El grupo LATAM presentó sus estados financieros por el período finalizado el 31 de marzo de 2024 ante la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) de Chile el 2 de mayo de 2024. Estos estados financieros están disponibles en español e inglés en <http://www.latamairlinesgroup.net>. Para más consultas, comuníquese con el equipo de Relaciones con Inversionistas en InvestorRelations@latam.com.

La Compañía realizará una teleconferencia para discutir los resultados financieros del primer trimestre de 2024 el viernes 3 de mayo de 2024 a las 9:00 am ET / 9:00 am Santiago.

Link del webcast: [Click here](#)

Link de la teleconferencia: [Click here](#)

Acerca del Grupo LATAM:

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

El grupo cuenta con una flota de aviones Boeing 767, 777, 787, Airbus A321, A321neo, A320, A320neo y A319.

LATAM Cargo Chile, LATAM Cargo Colombia y LATAM Cargo Brasil son las filiales de carga del grupo LATAM. Además de tener acceso a las bodegas de los aviones de pasajeros de las filiales del grupo, cuentan con una flota conjunta de 20 aeronaves cargueras. Operan en la red del grupo LATAM, así como también en rutas internacionales destinadas exclusivamente al transporte carga. Ofrecen una infraestructura moderna, una amplia variedad de servicios y opciones de protección para satisfacer todas las necesidades de los clientes.

Para consultas de prensa sobre LATAM, escriba a comunicaciones.externas@latam.com. Más información financiera en www.latamairlinesgroup.net.

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financieros Consolidados para el primer trimestre de 2024 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo				
	2024	Ajustes	2024 Ajustado	2023 Ajustado	Var. %
INGRESOS					
Pasajeros	2.897.842	—	2.897.842	2.394.352	21,0%
Carga	369.357	—	369.357	377.290	(2,1%)
Otros ingresos, por función	54.134	—	54.134	33.816	60,1%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	3.321.333	—	3.321.333	2.805.458	18,4%
COSTOS					
Remuneraciones	(425.752)	20.710	(405.042)	(351.556)	15,2%
Combustibles	(1.024.373)	—	(1.024.373)	(1.059.759)	(3,3%)
Comisiones	(61.732)	—	(61.732)	(49.980)	23,5%
Depreciación y Amortización	(332.822)	—	(332.822)	(278.054)	19,7%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(387.659)	—	(387.659)	(297.345)	30,4%
Servicio de Pasajeros	(76.131)	—	(76.131)	(63.133)	20,6%
Arriendo de Aviones	(1.233)	1.233	—	—	n.m.
Mantenimiento	(194.231)	—	(194.231)	(137.603)	41,2%
Otros costos de operaciones	(376.638)	—	(376.638)	(272.954)	38,0%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(2.880.571)	21.943	(2.858.628)	(2.510.384)	13,9%
RESULTADO OPERACIONAL	440.762	21.943	462.705	295.074	56,8%
<i>Margen Operacional</i>	13,3%	0,7pp	13,9%	10,5%	3,4pp
Ingresos Financieros	31.450	—	31.450	17.922	75,5%
Gastos Financieros	(191.385)	—	(191.385)	(164.164)	16,6%
Otros Ingresos (Costos)	(5.729)	—	(5.729)	(2.613)	119,2%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS	275.098	21.943	297.041	146.219	103,1%
Impuestos	(15.143)	—	(15.143)	6.879	n.m.
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA	259.955	21.943	281.898	153.098	84,1%
Atribuible a:					
Propietarios de la controladora	258.279	21.943	280.222	153.842	82,1%
Participaciones no controladoras	1.676	—	1.676	(744)	n.m.
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA atribuible a los propietarios de la controladora	258.279	21.943	280.222	153.842	82,1%
<i>Margen Neto atribuible a los propietarios de la controladora</i>	7,8%	0,7pp	8,4%	5,5%	3,0pp
Tasa Efectiva de Impuestos	(5,5%)	0,4pp	(5,1%)	4,7%	(9,8pp)
EBITDA	773.584	21.943	795.527	573.128	38,8%
<i>Margen EBITDA</i>	23,3%	0,7pp	24,0%	20,4%	3,5pp
EBITDAR	774.817	20.710	795.527	573.128	38,8%
<i>Margen EBITDAR</i>	23,3%	0,6pp	24,0%	20,4%	3,5pp

Nota: Los ajustes del trimestre incluyen los pagos variables de flota (PBH) de LATAM contabilizados en Arriendo de Aviones, así como la compensación de empleados asociada al Plan de Incentivo Corporativo.

LATAM Airlines Group S.A.

Datos Operacionales Consolidados

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo		
	2024	2023	Var. %
Sistema			
Costos por ASK (US\$ centavos)	7,5	7,8	(3,6%)
Costos por ASK ex fuel (US\$ centavos)	4,8	4,5	6,6%
CASK de Pasajeros ex fuel (US\$ centavos)	4,3	4,0	7,5%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	330,8	285,0	16,1%
Galones consumidos por 1.000 ASKs	8,6	8,7	(1,2%)
Precio del combustible (con hedge) (US\$ por galón)	3,10	3,71	(16,4%)
Precio del combustible (sin hedge) (US\$ por galón)	3,15	3,71	(15,1%)
Distancia Ruta Promedio (km)	1.604	1.565	2,5%
Número Total de Empleados (promedio)	36.190	32.885	10,1%
Número Total de Empleados (al cierre)	36.477	33.261	9,7%
Pasajeros			
ASKs (millones)	38.461	32.737	17,5%
RPKs (millones)	32.458	26.529	22,3%
Pasajeros Transportados (miles)	20.235	16.954	19,4%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	84,4%	81,0%	3,4pp
Yield basado en RPKs (US\$ centavos)	8,9	9,0	(1,1%)
Ingresos por ASK (US\$ centavos)	7,5	7,3	3,0%
Carga			
ATKs (millones)	1.931	1.703	13,4%
RTKs (millones)	1.012	902	12,2%
Toneladas Transportadas (miles)	235	230	2,2%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	52,4%	52,9%	-0,5pp
Yield basado en RTKs (US\$ centavos)	36,5	41,8	(12,7%)
Ingresos por ATK (US\$ centavos)	19,1	22,2	(13,7%)

Nota: Passenger CASK ex fuel excluye costos relacionados a las operaciones de carga y de belly, arriendo de aviones variable (no impacta el resultado de caja de P&L) y compensación a empleados asociados al CIP (Plan de Incentivos Corporativos).

LATAM Airlines Group S.A.

Balance Patrimonial Consolidado (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 31 de marzo 2024	Al 31 de diciembre 2023
Activos		
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.851.373	1.714.761
Otros activos financieros, corrientes	178.325	174.819
Otros activos no financieros, corrientes	181.786	185.264
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.369.166	1.385.910
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7	28
Inventarios corrientes	585.315	592.880
Activos por impuestos corrientes	67.276	47.030
Activos corrientes distintos de activos mantenidos para la venta	4.233.248	4.100.692
Activos no corrientes mantenidos para la venta	102.863	102.670
Total activos corrientes	4.336.111	4.203.362
Otros activos financieros, no corrientes	39.260	34.485
Otros activos no financieros, no corrientes	161.388	168.621
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.371	12.949
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.124.053	1.151.986
Propiedades, plantas y equipos	9.225.657	9.091.130
Activos por impuestos diferidos	4.374	4.782
Total activos no corrientes	10.567.103	10.463.953
Total activos	14.903.214	14.667.315
Patrimonio y Pasivos		
Otros pasivos financieros, corrientes	676.638	596.063
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	1.742.214	1.765.279
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	12.291	7.444
Otras provisiones, corrientes	9.533	15.072
Pasivos por impuestos corrientes	2.658	2.371
Otros pasivos no financieros, corrientes	3.242.240	3.301.906
Total pasivos corrientes	5.685.574	5.688.135
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.400.346	6.341.669
Cuentas por pagar, no corrientes	435.147	418.587
Otras provisiones, no corrientes	983.749	926.736
Pasivo por impuestos diferidos	372.448	382.359
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	139.845	122.618
Otros pasivos no financieros no corrientes	298.051	348.936
Total pasivos no corrientes	8.629.586	8.540.905
Total pasivos	14.315.160	14.229.040
Capital emitido	5.003.534	5.003.534
Resultados acumulados	645.207	464.411
Otras participaciones en el patrimonio	39	39
Otras reservas	(5.050.063)	(5.017.682)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	598.717	450.302
Participaciones no controladoras	(10.663)	(12.027)
Total patrimonio	588.054	438.275
Total patrimonio y pasivos	14.903.214	14.667.315

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 31 de marzo 2024	Al 31 de marzo 2023
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	3.313.955	3.062.687
Otros cobros por actividades de operación	79.829	42.779
Clases de pagos		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(2.510.340)	(2.198.954)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(344.111)	(363.929)
Otros pagos por actividades de operación	(94.536)	(64.261)
Impuestos a las ganancias pagados	(22.644)	(5.653)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35.972	(30.734)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	458.125	441.935
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	19.966	42.349
Compras de propiedades, planta y equipo	(102.484)	(97.886)
Compras de activos intangibles	(13.297)	(13.593)
Intereses recibidos	37.417	23.273
Otras entradas (salidas) de efectivo	27.589	20.111
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(30.809)	(25.746)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		
Reembolsos de préstamos	(51.350)	(82.363)
Pagos de pasivos por arrendamientos	(86.035)	(56.687)
Dividendos pagados	(289)	—
Intereses pagados	(129.510)	(84.298)
Otras entradas (salidas) de efectivo	719	(2.946)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(266.465)	(226.294)
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	160.851	189.895
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(24.239)	8.850
Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	136.612	198.745
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL PRINCIPIO DEL PERIODO	1.714.761	1.216.675
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL PERIODO	1.851.373	1.415.420

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
EBITDAR Ajustado	795.527
Items especiales en el estado de resultados	(20.710)
EBITDAR	774.817
Cambios en el capital de trabajo	(225.909)
impuestos a las ganancias pagadas	(22.644)
Pagos por arrendamiento operativo	(147.047)
intereses recibidos	37.417
Flujo de caja operativo ajustado	416.634
Capex de mantenimiento	(110.486)
CAPEX de crecimiento y CAPEX de flota Neto de financiación	(51.613)
Flujo de caja de inversiones ajustado	(162.099)
Flujo de caja libre no apalancado	254.535
Intereses de deuda financiera	(50.964)
Intereses de arriendo financiero	(18.766)
Flujo de caja libre apalancado	184.805
Amortización de arrendamiento financiero	(48.600)
Amortización de deuda no flota financiera, neta	(2.750)
Dividendos pagados	(289)
Otros (Ventas de activos, Fx y otros)	3.446
Flujo de caja financiero y otros ajustado	(117.923)
Variación de efectivo	136.612
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERIODO	1.714.761
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO	1.851.373
Costo de caja Flota	(208.468)

Notas:

- 1) Los ajustes por ítems especiales en el periodo incluyen la provisión del programa de incentivos corporativos ("CIP").
- 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 aeronaves 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 gasto de capital en crecimiento y flota (neto de financiamiento) incluye el gasto de capital asociado con repuestos y motores adicionales, visitas a talleres de motores, verificaciones de aeronaves 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 no flota).

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

	Al 31 de marzo 2024	Al 31 de diciembre 2023
Total Activos	14.903.214	14.667.315
Total Pasivos	14.315.160	14.229.040
Total Patrimonio*	588.054	438.275
Total Pasivos & Patrimonio	14.903.214	14.667.315
Deuda		
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo**	3.075.607	3.066.648
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	873.986	901.546
Deuda Financiera Total	3.949.593	3.968.194
Pasivos por arriendos	3.127.144	2.967.994
Deuda Total	7.076.737	6.936.188
Efectivo, equivalente a efectivo e inversiones líquidas	(1.851.373)	(1.714.761)
Deuda Neta Total	5.225.364	5.221.427

*Incluye interés no controlador.

**Excluye garantías asociadas.

LATAM Airlines Group S.A.
Principales Ratios Financieros

	Al 31 de marzo 2024	Al 31 de diciembre 2023
Efectivo, equivalente a efectivo e inversiones líquidas como % ingresos LTM	15,0%	14,5%
Liquidez* como % ingresos LTM	24,0%	23,9%
Deuda bruta (US\$ miles)	7.076.737	6.936.188
Deuda bruta / EBITDAR (12 meses)	2,6	2,8
Deuda bruta / EBITDAR Ajustado (12 meses)	2,6	2,7
Deuda neta (US\$ miles)	5.225.364	5.221.427
Deuda neta / EBITDAR (12 meses)	2,0	2,1
Deuda neta / EBITDAR Ajustado (12 meses)	1,9	2,1

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 2024, y al 31 de diciembre de 2023, se calculan utilizando el EBITDAR Ajustado de doce meses al 31 de marzo de 2024 (US\$2.755.672) y para los doce meses en 2023 (US\$2.533.274).

*Incluye "Efectivo y equivalentes de efectivo" y líneas de crédito renovables totalmente no dispuestas (dos líneas de crédito renovables de US\$600 millones y US\$500 millones con vencimientos en 2025 y 2026, respectivamente, al 31 de marzo de 2024).

LATAM Airlines Group S.A.

Flota consolidada

	Al 31 de marzo, 2024		Total
	Aviones en Propiedad, Planta y Equipo	Aviones incluidos Activos por derecho de uso bajo NIIF 16	
Flota Pasajeros			
Boeing 767-300ER	11	—	11
Boeing 777-300ER	4	6	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	2	25	27
Airbus A319-100	39	1	40
Airbus A320-200	92	44	136
Airbus A320-Neo	1	23	24
Airbus A321-200	19	30	49
Airbus A321-Neo	—	9	9
TOTAL	172	144	316
Flota Carga			
Boeing 767-300F	19	1	20
TOTAL	19	1	20
TOTAL FLOTA	191	145	336

Nota: Esta tabla incluye 3 Boeing 767-300F, 7 Airbus A320 y 28 Airbus A319 que fueron reclasificados 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 S.A. ("LATAM" o "la Compañía") prepara sus estados financieros de acuerdo con las "Normas Internacionales de Información Financiera" ("NIIF") emitidas por el IASB, sin embargo, para facilitar su presentación y comparación, el Estado de Resultados de este informe se presenta en un Formato Adaptado por Naturaleza. En algunas ocasiones, las cifras de la cuenta de resultados se ajustan en función de partidas especiales. Estos ajustes para incluir o excluir partidas especiales permiten a la dirección disponer de una herramienta adicional para comprender y analizar su rendimiento operativo básico y permiten una comparación más significativa en el sector. 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 inversores y otros. En esta tabla, usted puede encontrar una reconciliación de las NIIF y el Formato Adaptado por Naturaleza como LATAM reporta su Estado de Resultados en este comunicado de resultados para facilitar la comparación y mayor divulgación, así como los ajustes realizados por Partidas Especiales.

Estas partidas no-GAAP pueden no ser comparables con partidas no-GAAP de título similar de otras empresas y deben considerarse adicionales a los resultados preparados de acuerdo con 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				
	2024	Ajustes	2024 Ajustado	2023 Ajustado	Var. %
Costo de ventas	(2.393.859)	1.233	(2.392.626)	(2.145.337)	11,5%
(+) Costos de distribución	(158.292)	—	(158.292)	(121.359)	30,4%
(+) Gastos de administración	(187.442)	20.710	(166.732)	(137.243)	21,5%
(+) Otros gastos, por función	(140.978)	—	(140.978)	(106.445)	32,4%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(2.880.571)	21.943	(2.858.628)	(2.510.383)	13,9%
Ganancias/(Pérdidas) de actividades operacionales	394.331	21.943	416.274	275.391	51,2%
(-) Otras ganancias (pérdidas)	46.431	—	46.431	19.683	135,9%
RESULTADO OPERACIONAL AJUSTADO	440.762	21.943	462.705	295.075	56,8%
(+) Otras ganancias (pérdidas)	(46.431)	—	(46.431)	(19.683)	135,9%
(+) Diferencias de cambio	39.627	—	39.627	17.408	127,6%
(+) Resultado por unidades de reajuste	1.075	—	1.075	(338)	(418,0%)
Otros Ingresos (Costos) Ajustado	(5.729)		(5.729)	(2.613)	119,2%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA	259.955	21.943	281.898	153.098	84,1%
(-) Impuestos	15.143	—	15.143	(6.879)	(320,1%)
(-) Gastos Financieros	191.385	—	191.385	164.164	16,6%
(-) Ingresos Financieros	(31.450)	—	(31.450)	(17.922)	75,5%
(-) Depreciación y Amortización	332.822	—	332.822	278.054	19,7%
(-) Otros Ingresos (Costos) Ajustado	5.729	—	5.729	2.613	119,2%
EBITDA	773.584	21.943	795.527	573.128	38,8%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA	259.955	21.943	281.898	153.098	84,1%
(-) Impuestos	15.143	—	15.143	(6.879)	(320,1%)
(-) Gastos Financieros	191.385	—	191.385	164.164	16,6%
(-) Ingresos Financieros	(31.450)	—	(31.450)	(17.922)	75,5%
(-) Depreciación y Amortización	332.822	—	332.822	278.054	19,7%
(-) Otros Ingresos (Costos) Ajustado	5.729	—	5.729	2.613	119,2%
(-) Arriendo de Aviones	1.233	—	—	—	—
EBITDAR	774.817	21.943	795.527	573.128	38,8%