

LATAM AIRLINES GROUP REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$146 MILLONES EN EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2024 IMPULSADA POR MÁRGENES CRECIMIENTO SALUDABLES

Santiago, Chile, 7 de agosto de 2024 – LATAM Airlines Group S.A. (IPSASSE: LTM) anuncia hoy sus resultados financieros consolidados para el segundo trimestre finalizado el 30 de junio 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 5,22 por dólar.

HITOS

Durante el segundo trimestre de 2024, el grupo LATAM incrementó sus operaciones de pasajeros en un 16,2%, alcanzando ingresos operacionales por más de US\$3.000 millones, un aumento del 13,2% en comparación con el mismo período del año anterior. Esto se tradujo en un margen operacional ajustado de 9,0% y una utilidad neta para el período de US\$146 millones. LATAM fortaleció su ya robusta estructura de capital al generar US\$177 millones en efectivo durante el período, excluyendo el pago de dividendos realizado en mayo. Como resultado, LATAM logró un apalancamiento neto ajustado de 1,9x y mantuvo una sólida posición de liquidez de aproximadamente US\$3.000 millones.

- Durante el segundo trimestre de 2024, la capacidad consolidada, medida en asientos-kilómetro disponibles (ASK), aumentó un 16,2% en comparación con el mismo trimestre de 2023, superando los niveles de ASK de 2019 en 8,3%. El trimestre reflejó un sólido factor de ocupación consolidado de 82,2%, mejorando en 1,8 puntos porcentuales en comparación con el segundo trimestre de 2023. Las operaciones internacionales, lograron un sólido factor de ocupación de 84,3%. Adicionalmente, las operaciones domésticas en Brasil experimentaron el mayor aumento en esta métrica, con una notable mejora de 2,5 puntos porcentuales en comparación con el 2T23, alcanzando un factor de ocupación de 79,8%.
- Los ingresos operacional totales ascendieron a US\$3.030 millones durante el segundo trimestre (+13,2% vs 2T23). Este aumento de ingresos fue impulsado principalmente por el aumento de los ingresos de pasajeros durante el trimestre (+14,3% vs 2T23), que fue impulsado por el crecimiento de la demanda internacional, junto con una preferencia sostenida de los clientes por la marca LATAM. Por otro lado, los ingresos de carga aumentaron 6,9% durante el trimestre y han crecido por encima de los niveles pre-pandemia en 41,1%.
- Durante el trimestre, el precio promedio del *jet fuel* aumentó un 3,7%, sin embargo, hubo una disminución del 1,4% en el CASK ajustado total. Esta disminución también se vio reflejada en el CASK ajustado *ex-fuel*, disminuyendo un 2,3% a US\$4,7 centavos, y en el CASK ajustado *ex-fuel* para pasajeros, que fue de US\$4,1 centavos. Debido a las variaciones cambiarias, incluida la devaluación del real brasileño, estas cifras de costos se vieron afectadas positivamente en aproximadamente US\$0,2 centavos, aunque incluso excluyendo este impacto, los costos se mantuvieron en línea con el *guidance* proyectado para todo el año.
- Debido a las inundaciones en el estado de Rio Grande do Sul, en el sur de Brasil, el Aeropuerto Internacional Salgado Filho de Porto Alegre (POA) cerró en mayo de 2024. Esto obligó a todas las aerolíneas, incluida LATAM Airlines Brasil, a cancelar sus operaciones en dicho aeropuerto. Para la filial brasileña, esto representó un promedio de 24 frecuencias diarias a fines de abril de 2024. Entre mayo y junio, el grupo ha reasignado el 12% de esa capacidad a otros mercados, tanto nacionales como internacionales, y espera reasignar el 100% de dicha capacidad a otros aeropuertos o rutas en agosto. Esto representó un impacto negativo en el resultado operacional del segundo trimestre de aproximadamente US\$25 millones.

- El grupo LATAM reportó un sólido EBITDAR ajustado de US\$619 millones para el trimestre, debido al aumento en la capacidad operada y la disminución en los costos unitarios, lo que llevó a un margen EBITDAR ajustado de 20,4%.
- En el segundo trimestre de 2024, la utilidad neta del grupo LATAM ascendió a US\$146 millones. Con esto, la utilidad neta a en el primer semestre del año totaliza US\$405 millones, un incremento de 52,9% respecto al mismo periodo de 2023.
- LATAM generó US\$177 millones en efectivo durante el segundo trimestre, excluyendo el pago de dividendos por US\$175 millones realizado en mayo. Neto del pago de dividendos, el saldo de caja se mantuvo estable y en línea con el *guidance*. Con esto, el grupo finalizó el trimestre con una posición de liquidez de US\$3.000 millones, lo que representa el 23,3% de los ingresos de los últimos doce meses.
- El 15 de julio, el grupo LATAM completó con éxito la renegociación de sus líneas de crédito rotativas, lo que resultó en una extensión y aumento de ambas líneas hasta julio de 2029. La primera línea de crédito rotativa, inicialmente fijada en US\$600 millones, se incrementó a un monto total de US\$800 millones. De manera similar, la segunda línea de crédito rotativa, inicialmente fijada en US\$500 millones, se incrementó a US\$750 millones. En consecuencia, las líneas de crédito rotativas totales de LATAM ahora ascienden a US\$1.550 millones, lo que proporciona a la Compañía una mayor flexibilidad financiera y liquidez. Con este nuevo monto y la posición de caja al final de este trimestre de US\$1.900 millones, la liquidez del grupo se sitúa en 27% de los ingresos de los últimos doce meses en una base proforma, equivalente a US\$3.400 millones.
- El 25 de julio, LATAM Airlines Group S.A. alcanzó un hito importante al reabrir y volver a cotizar con éxito sus *American Depositary Receipts* (ADR) en la Bolsa de Valores de Nueva York. Esta medida estratégica abrirá nuevas vías de inversión para una gama más amplia de inversionistas, brindándoles la oportunidad de participar en el crecimiento y el éxito de la Compañía

COMENTARIOS DE LA GERENCIA - SEGUNDO TRIMESTRE DE 2024

LATAM ha colocado continuamente a los clientes en el centro de su estrategia de negocios, lo que ha sido clave para permitir al grupo entregar sólidos resultados operacionales y financieros trimestre tras trimestre. Esto contribuyó a que LATAM se convirtiera en el grupo de aerolíneas líder en Sudamérica. Al priorizar la eficiencia y la estabilidad financiera, al mismo tiempo que mantiene a los clientes a la vanguardia, LATAM se ha ganado una reputación de confiabilidad y efectividad incluso cuando enfrenta desafíos, y este trimestre no fue la excepción. Durante el segundo trimestre de 2024, el grupo LATAM transportó con éxito 19,1 millones de pasajeros, lo que representa un aumento del 11,7% en comparación con el mismo período de 2023. Este crecimiento se produjo a pesar del impacto que LATAM Airlines Brasil enfrentó con las inundaciones en el estado de Rio Grande do Sul y la suspensión de operaciones en el Aeropuerto Internacional Salgado Filho en Porto Alegre (POA) en mayo. En los últimos 12 meses, el grupo transportó a más de 79 millones de pasajeros, lo que marca la primera vez que el grupo LATAM logra este hito en un lapso de un año. Este crecimiento nos ha permitido seguir cumpliendo con nuestra propuesta de valor de conectar Sudamérica y la región con el mundo.

El grupo LATAM experimentó un crecimiento relevante en el primer semestre de este año, proveniente de todos los segmentos de negocio y especialmente impulsado por el mercado internacional, con un aumento sustancial de 24,9% en las operaciones internacionales durante este período en comparación con los años anteriores. Esto estuvo acompañado de una sólida demanda como lo demuestra el aumento interanual del factor de ocupación consolidado al 83,3%.

El impacto de las variaciones cambiarias fue más visible este trimestre, en particular con la devaluación del real brasileño, que respaldó una mejora marginal de los costos pero también impactó los ingresos reportados.

Durante el segundo trimestre, el grupo LATAM logró avances significativos en la mejora de la experiencia de viaje. Además, en dicho periodo los pasajeros calificaron a LATAM con un *Net Promoter Score* (NPS) de 54 puntos, el resultado más alto en la historia del grupo en condiciones operacionales normales, sin pandemia. Este resultado se atribuye al excelente desempeño y ocupación de las cabinas *Premium Economy*, así como a nuestra consistente puntualidad. Estos logros también han sido reconocidos externamente. LATAM Airlines Group fue premiada como “Mejor Aerolínea de Sudamérica” por quinto año consecutivo, y como “Mejor Tripulación de Aerolínea de Sudamérica” por tercer año consecutivo en los Skytrax World Airlines Awards 2024.

En paralelo, los *market shares* han aumentado en todas las regiones en comparación con el trimestre anterior. Aunque no es el foco principal del grupo LATAM, creemos que es un reflejo de la propuesta de valor única del grupo y la preferencia continua de los clientes. Destaca el mercado regional de Sudamérica, en el que el grupo LATAM tiene una sólida participación del 42%. En cuanto al *Joint Venture Agreement* (JVA) con Delta Air Lines, cuando se combinan las participaciones de mercado de ambas aerolíneas, alcanzan el 39%, que es también la cifra más alta registrada desde la implementación de este acuerdo. Por lo tanto, esto demuestra el crecimiento y el fuerte impacto del JVA para dichas aerolíneas.

Estos logros son el resultado del esfuerzo colectivo de los más de 37 mil colaboradores del grupo LATAM que se han dedicado a brindar un servicio seguro y centrado en el cliente. Los colaboradores del grupo están altamente enfocados y comparten un propósito común que impulsa la entrega de resultados del grupo LATAM. El sentido de pertenencia promueve aún más que los colaboradores trabajen juntos hacia objetivos compartidos, al mismo tiempo que aseguran un equilibrio entre el crecimiento económico, la eficiencia, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social.

Finalmente, con la consistente entrega de resultados y una propuesta de valor bien ejecutada, LATAM Airlines Group S.A. ha dado un paso adelante y ha reabierto y vuelto a listar sus ADRs en la Bolsa de Valores de Nueva York (con un nuevo ratio de 2.000 acciones por 1 ADR), acompañado de una oferta secundaria por parte de ciertos accionistas por 19.000.000 de ADRs. Este es un hito significativo para la Compañía, ya que proporciona a LATAM Airlines Group S.A. mayor liquidez y visibilidad. Regresar a la Bolsa de Valores de Nueva York después de cuatro años es un logro notable que refleja los sólidos resultados obtenidos y proporciona una plataforma global destacada para expandir aún más las operaciones y atraer a un grupo más amplio de nuevos inversionistas que ahora pueden interactuar activamente con las acciones de la Compañía. Este desarrollo marca un paso importante en el camino de LATAM hacia la expansión de su base de accionistas y el fortalecimiento de su posición en el mercado.

Durante el cuarto trimestre de este año, LATAM tiene la oportunidad de refinanciar parte de su deuda emergente del Capítulo 11. Esto incluye un *Term Loan B* por US\$1.100 millones, con opción de rescate a la par, y bonos senior garantizados con vencimiento en 2027 y 2029 por un monto total de US\$1.150 millones. Sujeto a las condiciones del mercado, creemos que habrá oportunidades para reducir la tasa de interés de esta deuda dada la negociación secundaria actual, los *yields*, así como también por la mejora de nuestro balance y calificaciones crediticias, y por lo tanto, esto sería acumulativo para las ganancias y el flujo de caja libre apalancado. Como tal, la Compañía buscará todas las oportunidades en el mercado de deuda, incluidos bonos y préstamos, para una posible refinanciación. Desde una perspectiva contable, es importante señalar que el ejercicio de *liability management* tendría un impacto único y negativo no monetario en la utilidad neta del grupo para dicho período. Esto se debe a las tarifas de estructuración, que se pagaron íntegramente en efectivo al momento de la emisión, pero cuyo devengo se reconoce en el Estado de Resultados de manera uniforme durante la duración de los instrumentos. Por lo tanto, un ejercicio de gestión de pasivos resultaría en un impacto negativo único por el reconocimiento de la totalidad de los honorarios restantes.

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

El grupo LATAM reportó ingresos operacionales totales por US\$3.030 millones en el segundo trimestre, un aumento de 13,2% en comparación con el mismo período de 2023, explicado principalmente por un aumento de 14,3% en los ingresos de pasajeros y de 6,9% en los ingresos de carga. Para el segundo trimestre de 2024, los ingresos de pasajeros y carga representaron el 85,9% y el 12,5% de los ingresos operacional totales, respectivamente.

Ingresos de pasajeros ascendieron a US\$2.603 millones en el segundo trimestre, aumentando 14,3% versus el mismo período de 2023, impulsados por un aumento de 16,2% en la capacidad, medida en ASK. Adicionalmente en el segundo trimestre, el RASK de LATAM alcanzó los US\$6,9 centavos, mostrando una leve disminución de 1,6% en comparación con el mismo período de 2023 (US\$7,0 centavos).

Ingresos de carga ascendieron a US\$380 millones en el segundo trimestre, aumentando 6,9% versus el mismo periodo de 2023. La capacidad de carga, medida en ATK, aumentó 12,2%, explicado principalmente por el aumento del tamaño de la flota de carga y pasajeros del grupo. En cuanto a los *yields* de carga, en el segundo trimestre ascendieron a US\$36,3 centavos por RTK, mostrando una disminución de 9,3% respecto al segundo trimestre de 2023 pero estable frente al 1T24. Si bien el negocio de carga ha experimentado una moderación en los ingresos desde tiempos de pandemia, los *yields* se mantienen situados 14,4% por encima de los niveles de 2019.

Otros ingresos ascendieron a US\$47 millones en el segundo trimestre, aumentando 8,0% versus el mismo período de 2023. Este crecimiento interanual se atribuye al aumento en las ventas de servicios adicionales (*ancillaries*) relacionados con el negocio de LATAM Travel.

Costos operacionales ajustados totales fueron de US\$2.756 millones durante el trimestre, aumentando 14,6% versus el 2T23, explicado principalmente por el aumento de 16,2% en las operaciones de pasajeros. Los costos de combustible de aeronaves aumentaron 16,7% versus el mismo período de 2023. Durante el segundo trimestre de 2024, el grupo LATAM reportó un CASK de pasajeros ajustado *ex-fuel* de US\$4,1 centavos, una disminución de 4,7% en comparación con el mismo trimestre de 2023. Este CASK de pasajeros ajustado *ex-fuel* está en línea con el *guidance* anual de LATAM, incluso excluyendo el impacto de la variación del tipo de cambio, lo que refleja un enfoque continuo en la contención de costos.

Con el objetivo de alinearse más estrechamente con los estándares SEC, LATAM ha ajustado la metodología utilizada para calcular los Gastos Operacionales Totales. Los cambios en la metodología se explican con más detalle en cada línea a continuación y en la página 19 en la sección Tablas de Conciliación del comunicado de resultados.

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

- **Salarios y beneficios** aumentaron 12,6% respecto al mismo periodo de 2023, explicado principalmente por un aumento de 9,2% en la dotación media del grupo (principalmente pilotos, tripulantes de cabina y empleados de aeropuerto), debido al incremento de 16,2% en las operaciones de pasajeros año tras año, y compensado principalmente por efectos del tipo de cambio.
- **Costos de combustible** aumentaron 16,7% respecto al segundo trimestre de 2023, explicado por un aumento de 14,8% en el consumo de combustible por mayores operaciones y un aumento de 3,7% en el precio promedio del *jet fuel* (excluyendo coberturas) en comparación con el mismo período de 2023. Durante el trimestre, esta línea de costos fue parcialmente compensada por efectos positivos de coberturas de combustible de aproximadamente US\$20 millones.
- **Comisiones pagadas a agentes** aumentaron 6.1% versus el 2T23, asociado al incremento en los ingresos totales, y parcialmente compensado por una mayor penetración de la venta directa.
- **Depreciación y amortización** aumentó 20,0% con respecto al 2T23, explicado por el aumento del número de aeronaves en la flota durante este período y la incorporación de aeronaves más nuevas. En particular, el tamaño de la flota, excluyendo las aeronaves disponibles para la venta, se expandió de 280 aeronaves al 30 de junio de 2023 a 312 aeronaves al 30 de junio de 2024, mientras que el número de aeronaves más nuevas de la familia Airbus Neo se incrementó más del doble año tras año.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 26,5% versus el 2T23, explicado principalmente por un aumento de 24,6% en las operaciones internacionales, además de un mayor número de pasajeros transportados (+11,7%).
- **Gastos por servicios a pasajeros** totalizaron US\$78 millones versus el 2T23, aumentando 19,5% versus el mismo periodo de 2023. Esto se explica principalmente por el crecimiento de 16,2% en la capacidad, en particular el crecimiento del segmento internacional que ha propiciado un mayor mix internacional en la operación.
- **Arriendo de aviones**, que corresponden exclusivamente a los contratos de *payment by the hour* (PBH) de la flota del grupo LATAM, ascendieron a US\$1,0 millón, lo que representa una disminución del 95,7% con respecto al 2T23. Esta importante disminución es resultado de que casi todos los contratos PBH para aeronaves expiraron, quedando solo unos pocos bajo PBH. Este gasto se considera un ítem especial debido a que existe una doble contabilización no monetaria de los PBH de la flota en 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\$160 millones, correspondiente a un aumento de 4,6% versus el 2T23, explicado por un aumento de 16,2% en las operaciones, parcialmente compensado por la reversión de las provisiones de mantenimiento de aeronaves adquiridas por el grupo LATAM durante el trimestre.

- **Otros gastos operacionales** aumentaron 0,2% respecto al 2T23 y ascendieron a US\$319 millones, explicado parcialmente por mayores costos variables de tripulación y sistemas de reservas como resultado del incremento de 16,2% en las operaciones de pasajeros.
- **Otras ganancias y pérdidas** totalizaron US\$3 millones en ganancias para el segundo trimestre. Esta línea incluye, pero no se limita a, contingencias relacionadas con operaciones no corrientes, ajustes de valor razonable y otros efectos no recurrentes. En publicaciones anteriores, otras ganancias y pérdidas se contabilizaban en la línea no operativa "otros ingresos (gastos)". Esta línea se contabiliza dentro de los gastos operacional pero se ajusta completamente en las cifras financieras ajustadas.

Resultado no operacional

- **Ingresos financieros** ascendieron a US\$31 millones en el trimestre, en línea con los resultados y niveles de efectivo de trimestres anteriores. El efectivo y los equivalentes de efectivo se encuentran invertidos principalmente en depósitos bancarios a plazo fijo.
- **Gastos financieros** aumentaron 9.8% versus el 2T23, alcanzando los US\$189 millones durante el trimestre, debido principalmente al entorno de mayores tasas de interés y al aumento en el número de arrendamientos de aeronaves. Como referencia, la tasa base SOFR aumentó en un promedio de 20 puntos base en comparación con el mismo trimestre de 2023.
- **Ganancias y pérdidas cambiarias** ascendieron a US\$47 millones en el segundo trimestre, con un aumento de 3,0% en comparación con el mismo período de 2023, principalmente relacionado con la depreciación del real brasileño. En publicaciones anteriores, las ganancias y pérdidas cambiarias se contabilizaban en la línea no operacional "Otros ingresos (gastos)", que es una línea que consolidaba varias cuentas y ya no se incluye en el Estado de Resultados ya que sus componentes individuales ahora se presentan por separado: Ganancias y pérdidas cambiarias, Resultados de unidades de indexación y Otras ganancias y pérdidas. Esta línea está completamente ajustada en las cifras financieras ajustadas.
- **Resultado por unidades de reajuste** ascendió a US\$7 millones en el trimestre, lo que representa un aumento respecto al mismo período de 2023 debido principalmente a los ajustes por hiperinflación vinculados principalmente al aumento de contingencias laborales en Argentina por el cese de sus operaciones domésticas, junto con un IPC mayor al de 2023. En publicaciones anteriores, los resultados por unidades de reajuste se contabilizaban en la línea no operacional "Otros ingresos (gastos)", que es una línea que consolidaba varias cuentas y ya no se incluye en el Estado de Resultados ya que ahora sus componentes individuales se presentan por separado: Ganancias y pérdidas por tipo de cambio, Resultados por unidades de reajuste y Otras ganancias y pérdidas. Esta línea se ajusta completamente en las cifras financieras ajustadas.
- **Utilidad neta** atribuible a los propietarios de la controladora durante el trimestre fue de US\$146 millones.

FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

Durante el segundo trimestre de 2024, el grupo LATAM generó US\$177 millones en efectivo, excluyendo el pago de dividendos por aproximadamente US\$175 millones, que fue aprobado en la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 25 de abril de 2024. Al cierre del trimestre, la liquidez de LATAM se situó en aproximadamente US\$3.000 millones, compuesta por aproximadamente US\$1.900 millones en efectivo y equivalentes de efectivo, además de US\$1.100 millones en líneas de crédito rotativas ("RCF") disponibles y totalmente no utilizadas. La liquidez como porcentaje de los ingresos de los últimos doce meses fue del 23,3%.

Tras el cierre del trimestre, el 15 de julio de 2024, el grupo LATAM anunció a través de un hecho esencial los cambios para ampliar y aumentar el tamaño de sus líneas de crédito rotativas. En consecuencia, las líneas RCF totalmente no utilizadas de la Compañía se han incrementado a un total de US\$1.550 millones y tienen vencimiento previsto en 2029. Con este nuevo importe y con la posición de caja al cierre de este trimestre de US\$1.900 millones, la liquidez se sitúa en el 27% de los ingresos de los últimos doce meses en una base proforma.

El grupo LATAM registró una deuda consolidada de flota (arrendamientos operacionales y arrendamientos financieros) de US\$4.400 millones, junto con una deuda no relacionada a flota de US\$2.700 millones. Esto da como resultado una deuda bruta total de US\$7.100 millones y una deuda neta de US\$5.300 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 robustas operaciones.

Respecto a la política de cobertura de combustible del grupo LATAM, su principal objetivo es protegerse del riesgo de liquidez a mediano plazo derivado del aumento de precios del combustible, al tiempo que se beneficia de las reducciones de precios del mismo. En este sentido, el grupo LATAM cubre una parte de su consumo estimado de combustible. Las posiciones de cobertura por trimestre para los próximos meses, al 5 de agosto de 2024, se muestran en la siguiente tabla:

	3Q24	4Q24	1Q25	2Q25
Posiciones de cobertura				
Consumo estimado de combustible	48%	43%	29%	24%

Nota: Las posiciones de cobertura por trimestre para los próximos meses (3T24, 4T24, 1T25 y 2T25), al 30 de junio, fueron 43%, 40%, 19% y 12% respectivamente.

PLAN DE FLOTA LATAM

La flota del grupo LATAM está compuesta por 262 aviones Airbus *narrow body*, 57 aviones Boeing *wide body* ancho y 21 aviones de carga Boeing, totalizando 340 aeronaves. Durante el segundo trimestre, el grupo recibió 5 Airbus A321Neo. Para un desglose de la flota actual, consulte el cuadro de la flota en la sección de tablas de referencia hacia el final de este informe.

A la fecha de publicación, el grupo LATAM mantiene acuerdos de compromiso de flota con Airbus y Boeing para la adquisición de nuevas aeronaves y adicionalmente ha firmado varios contratos con arrendadores para recibir tanto aeronaves Airbus *narrow body* como Boeing *wide body* en los próximos años, como se detalla a continuación. Estas aeronaves de nueva tecnología permitirán 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	45	62	77
Total NB	256	269	283	289
Wide Body				
Boeing 787	36	37	39	41
Otro Boeing	21	19	19	19
Total WB	57	56	58	60
TOTAL	313	325	341	349
Aviones de Carga				
Boeing 767-300F	20	21	19	19
TOTAL	20	21	19	19
TOTAL FLOTA	333	346	360	368
FLOTA PROMEDIO	316	339	350	366

Nota: Este plan de flota considera la mejor estimación de 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 *guidance* se detalla a continuación:

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

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

2) EBIT Ajustado y EBITDAR Ajustado excluyen otras ganancias y pérdidas, costos de Arrendamiento de Aviones variables (efecto no caja en P&L), compensaciones de empleados asociados al Plan de Incentivos Corporativos, costos por fluctuaciones cambiarias y costos de indexación.

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 período. 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

LATAM Airlines Group S.A. presentó sus estados financieros por el período finalizado el 30 de junio de 2024 ante la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) de Chile el 7 de agosto 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 segundo trimestre de 2024 el jueves 8 de agosto 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 21 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 segundo trimestre de 2024 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 30 de junio				
	2024	Ajustes	2024 Ajustado	2023 Ajustado	Var. %
INGRESOS					
Pasajeros	2.603.275	—	2.603.275	2.277.553	14,3%
Carga	380.006	—	380.006	355.324	6,9%
Otros ingresos, por función	46.637	—	46.637	43.186	8,0%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	3.029.918	—	3.029.918	2.676.063	13,2%
COSTOS					
Remuneraciones	(419.488)	15.684	(403.804)	(358.690)	12,6%
Combustibles	(992.453)	—	(992.453)	(850.523)	16,7%
Comisiones	(54.050)	—	(54.050)	(50.947)	6,1%
Depreciación y Amortización	(344.789)	—	(344.789)	(287.405)	20,0%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(403.522)	—	(403.522)	(318.942)	26,5%
Servicio de Pasajeros	(78.168)	—	(78.168)	(65.402)	19,5%
Arriendo de Aviones	(1.012)	1.012	—	—	n.m.
Mantenimiento	(159.913)	—	(159.913)	(152.871)	4,6%
Otros costos de operaciones	(319.423)	—	(319.423)	(320.047)	(0,2%)
Otras ganancias/(pérdidas)	3.304	(3.304)	—	—	n.m.
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(2.769.514)	13.392	(2.756.122)	(2.404.827)	14,6%
RESULTADO OPERACIONAL	260.404	13.392	273.796	271.236	0,9%
<i>Margen Operacional</i>	8,6%	0,4pp	9,0%	10,1%	-1,1pp
Ingresos Financieros	31.080	—	31.080	45.264	(31,3%)
Gastos Financieros	(189.445)	—	(189.445)	(172.613)	9,8%
Diferencias de cambio	47.455	(47.455)	—	—	n.m.
Resultado por unidades de reajuste	6.680	(6.680)	—	—	n.m.
UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS	156.174	(40.743)	115.431	143.887	(19,8%)
Impuestos	(10.885)	—	(10.885)	(2.792)	289,9%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA	145.289	(40.743)	104.546	141.095	(25,9%)
Atribuible a:					
Propietarios de la controladora	145.546	(40.743)	104.803	142.288	(26,3%)
Participaciones no controladoras	(257)	—	(257)	(1.193)	(78,5%)
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA atribuible a los propietarios de la controladora	145.546	(40.743)	104.803	142.288	(26,3%)
<i>Margen Neto atribuible a los propietarios de la controladora</i>	4,8%	-1,3pp	3,5%	5,3%	-1,9pp
Tasa Efectiva de Impuestos	(7,0%)	-2,5pp	(9,4%)	(1,9%)	-7,5pp

Métricas Financieras para los el segundo trimestre de 2024 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 30 de junio		
	2024	2023	Var. %
EBITDAR ajustado	618.585	558.641	10,7%
<i>Margen EBITDAR ajustado</i>	20,4%	20,9%	-0,5pp

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

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financieros Consolidados para los seis meses terminados en junio 2024 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para los seis meses terminados el 30 de junio				
	2024	Ajuste	2024 Ajustado	2023 Ajustado	Var. %
INGRESOS					
Pasajeros	5.501.117	—	5.501.117	4.671.904	17,7%
Carga	749.363	—	749.363	732.615	2,3%
Otros ingresos, por función	100.771	—	100.771	77.002	30,9%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	6.351.251	—	6.351.251	5.481.521	15,9%
COSTOS					
Remuneraciones	(845.240)	36.395	(808.845)	(710.245)	13,9%
Combustibles	(2.016.826)	—	(2.016.826)	(1.910.282)	5,6%
Comisiones	(115.782)	—	(115.782)	(100.928)	14,7%
Depreciación y Amortización	(677.611)	—	(677.611)	(565.459)	19,8%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(791.181)	—	(791.181)	(616.287)	28,4%
Servicio de Pasajeros	(154.299)	—	(154.299)	(128.535)	20,0%
Arriendo de Aviones	(2.245)	2.245	—	—	n.m.
Mantenimiento	(354.144)	—	(354.144)	(290.473)	21,9%
Otros costos de operaciones	(696.062)	—	(696.062)	(593.001)	17,4%
Otras ganancias/(pérdidas)	(43.127)	43.127	—	—	n.m.
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(5.696.517)	81.767	(5.614.750)	(4.915.210)	14,2%
RESULTADO OPERACIONAL	654.734	81.767	736.501	566.311	30,1%
<i>Margen Operacional</i>	10,3%	1,3pp	11,6%	10,3%	1,3pp
Ingresos Financieros	62.530	—	62.530	63.186	(1,0%)
Gastos Financieros	(380.830)	—	(380.830)	(336.777)	13,1%
Diferencias de cambio	87.082	(87.082)	—	—	n.m.
Resultado por unidades de reajuste	7.755	(7.755)	—	—	n.m.
UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS	431.271	(13.070)	418.201	292.720	42,9%
Impuestos	(26.028)	—	(26.028)	4.087	n.m.
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA	405.243	(13.070)	392.173	296.807	32,1%
Atribuible a:					
Propietarios de la controladora	403.824	(13.070)	390.754	298.743	30,8%
Participaciones no controladoras	1.419	—	1.419	(1.936)	n.m.
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA atribuible a los propietarios de la controladora	403.824	(13.070)	390.754	298.743	30,8%
<i>Margen Neto atribuible a los propietarios de la controladora</i>	6,4%	-0,2pp	6,2%	5,5%	0,7pp
Tasa Efectiva de Impuestos	(6,0%)	-0,2pp	(6,2%)	1,4%	-7,6pp

Métricas Financieras para los seis meses terminados en junio de 2024 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para los seis meses terminados el 30 de junio		
	2024	2023	Var. %
EBITDAR ajustado	1.414.112	1.131.770	24,9%
<i>Margen EBITDAR ajustado</i>	22,3%	20,6%	1,6pp

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.

Datos Operacionales Consolidados

	Para el trimestre terminado el 30 de junio			Para los seis meses terminados el 30 de junio		
	2024	2023	Var. %	2024	2023	Var. %
Sistema						
Costos por ASK (US\$ centavos)	7,3	7,5	(2,7%)	7,5	7,7	(2,7%)
Costos por ASK Ajustados (US\$ centavos)	7,3	7,4	(1,4%)	7,4	7,5	(2,2%)
Costos por ASK ex fuel (US\$ centavos)	4,7	4,9	(4,3%)	4,8	4,8	1,6%
Costos por ASK ex fuel Ajustados (US\$ centavos)	4,7	4,8	(2,3%)	4,7	4,6	2,5%
CASK de Pasajeros ex fuel Ajustado (US\$ centavos)	4,1	4,3	(4,7%)	4,2	4,3	(2,3%)
Galones de Combustible Utilizados (millones)	326,7	284,7	14,8%	657,5	569,6	15,4%
Galones consumidos por 1.000 ASKs	8,7	8,8	(1,2%)	8,6	8,7	(1,2%)
Precio del combustible (con hedge) (US\$ por galón)	3,04	2,99	1,7%	3,07	3,35	(8,4%)
Precio del combustible (sin hedge) (US\$ por galón)	3,05	2,94	3,7%	3,10	3,33	(6,9%)
Distancia Ruta Promedio (km)	1.622	1.524	6,4%	1.613	1.544	4,4%
Número Total de Empleados (promedio)	36.922	33.825	9,2%	36.556	33.355	9,6%
Número Total de Empleados (al cierre)	37.124	34.134	8,8%	37.124	34.134	8,8%
Pasajeros						
ASKs (millones)	37.737	32.477	16,2%	76.198	65.213	16,8%
RPKs (millones)	31.028	26.107	18,8%	63.486	52.637	20,6%
Pasajeros Transportados (miles)	19.135	17.128	11,7%	39.370	34.082	15,5%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	82,2%	80,4%	1,8pp	83,3%	80,7%	2,6pp
Yield basado en RPKs (US\$ centavos)	8,4	8,7	(3,8%)	8,7	8,9	(2,4%)
Ingresos por ASK (US\$ centavos)	6,9	7,0	(1,6%)	7,2	7,2	0,8%
Carga						
ATKs (millones)	1.975	1.761	12,2%	3.906	3.464	12,8%
RTKs (millones)	1.048	889	17,9%	2.060	1.791	15,0%
Toneladas Transportadas (miles)	246	225	9,7%	481	454	5,9%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	53,1%	50,5%	2,6pp	52,8%	51,7%	1,1pp
Yield basado en RTKs (US\$ centavos)	36,3	40,0	(9,3%)	36,4	40,9	(11,1%)
Ingresos por ATK (US\$ centavos)	19,2	20,2	(4,6%)	19,2	21,1	(9,3%)

Nota: Las cifras ajustadas agregan el efecto de otras ganancias y pérdidas, gastos variables de arriendo de aeronaves (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.

Balance Patrimonial Consolidado (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 30 de junio 2024	Al 31 de diciembre 2023
Activos		
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.853.359	1.714.761
Otros activos financieros, corrientes	105.205	174.819
Otros activos no financieros, corrientes	167.322	185.264
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.250.663	1.385.910
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	11	28
Inventarios corrientes	555.269	592.880
Activos por impuestos corrientes	69.034	47.030
Activos corrientes distintos de activos mantenidos para la venta	4.000.863	4.100.692
Activos no corrientes mantenidos para la venta	80.481	102.670
Total activos corrientes	4.081.344	4.203.362
Otros activos financieros, no corrientes	46.322	34.485
Otros activos no financieros, no corrientes	146.596	168.621
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.389	12.949
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.063.703	1.151.986
Propiedades, plantas y equipos	9.535.305	9.091.130
Activos por impuestos diferidos	4.363	4.782
Total activos no corrientes	10.808.678	10.463.953
Total activos	14.890.022	14.667.315
Patrimonio y Pasivos		
Otros pasivos financieros, corrientes	626.550	596.063
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	1.954.510	1.765.279
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	6.943	7.444
Otras provisiones, corrientes	7.199	15.072
Pasivos por impuestos corrientes	2.555	2.371
Otros pasivos no financieros, corrientes	3.226.049	3.301.906
Total pasivos corrientes	5.823.806	5.688.135
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.487.154	6.341.669
Cuentas por pagar, no corrientes	416.485	418.587
Otras provisiones, no corrientes	900.026	926.736
Pasivo por impuestos diferidos	341.957	382.359
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	143.593	122.618
Otros pasivos no financieros no corrientes	248.930	348.936
Total pasivos no corrientes	8.538.145	8.540.905
Total pasivos	14.361.951	14.229.040
Capital emitido	5.003.534	5.003.534
Resultados acumulados	747.088	464.411
Otras participaciones en el patrimonio	39	39
Otras reservas	(5.211.643)	(5.017.682)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	539.018	450.302
Participaciones no controladoras	(10.947)	(12.027)
Total patrimonio	528.071	438.275
Total patrimonio y pasivos	14.890.022	14.667.315

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 30 de junio 2024	Al 30 de junio 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	6.817.279	6.288.152
Otros cobros por actividades de operación	125.484	84.953
Clases de pagos		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(4.854.611)	(4.558.603)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(653.235)	(681.849)
Otros pagos por actividades de operación	(159.655)	(118.672)
Impuestos a las ganancias pagados	(29.372)	(11.527)
Otras entradas (salidas) de efectivo	108.947	(32.584)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	1.354.837	969.870
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	37.740	46.524
Compras de propiedades, planta y equipo	(427.762)	(263.739)
Compras de activos intangibles	(35.040)	(22.462)
Intereses recibidos	58.016	37.772
Otras entradas (salidas) de efectivo	34.469	31.111
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(332.577)	(170.794)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		
Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control	—	(23)
Reembolsos de préstamos	(143.323)	(159.981)
Pagos de pasivos por arrendamientos	(148.118)	(96.105)
Dividendos pagados	(174.838)	—
Intereses pagados	(337.531)	(273.366)
Otras entradas (salidas) de efectivo	719	(4.133)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(803.091)	(533.608)
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	219.169	265.468
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(80.571)	43.086
Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	138.598	308.554
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL PRINCIPIO DEL PERIODO	1.714.761	1.216.675
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL PERIODO	1.853.359	1.525.229

LATAM Airlines Group S.A.

Flujo de Caja ajustado (en miles de dólares estadounidenses)

Flujo de caja libre ajustado	Para el trimestre terminado el	Para los seis meses terminados
	30 de junio	el 30 de junio
	2024	2024
Adjusted EBITDAR	618.585	1.414.112
Cambios en el capital de trabajo	349.633	103.014
impuestos a las ganancias pagadas	(6.728)	(29.372)
Pagos por arrendamiento operativo	(126.945)	(273.992)
intereses recibidos	20.599	58.016
Flujo de caja operativo ajustado	855.144	1.271.778
Capex de mantenimiento	(131.470)	(241.956)
CAPEX de crecimiento y CAPEX de flota Neto de financiación	(272.436)	(324.049)
Flujo de caja de inversiones ajustado	(403.906)	(566.005)
Flujo de caja libre no apalancado	451.238	705.773
Intereses de deuda financiera	(126.424)	(177.388)
Intereses de arriendo financiero	(17.748)	(36.514)
Flujo de caja libre apalancado	307.066	491.871
Amortización de arrendamiento financiero	(81.451)	(130.051)
Amortización de deuda no flota financiera, neta	(10.522)	(13.272)
Dividendos pagados	(174.549)	(174.838)
Otros (Ventas de activos, Fx y otros)	(38.558)	(35.112)
Flujo de caja financiero y otros ajustado	(449.252)	(567.175)
Variación de efectivo	1.986	138.598
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERIODO	1.851.373	1.714.761
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO	1.853.359	1.853.359
Costo de caja Flota	(220.977)	(429.445)

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 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 operativos no flota). Cálculo se puede encontrar en la página 20.

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

	Al 30 de junio 2024	Al 31 de diciembre 2023
Total Activos	14.890.022	14.667.315
Total Pasivos	14.361.951	14.229.040
Total Patrimonio*	528.071	438.275
Total Pasivos & Patrimonio	14.890.022	14.667.315
Deuda		
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo**	2.986.410	3.066.648
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	850.456	901.546
Deuda Financiera Total	3.836.866	3.968.194
Pasivos por arriendos	3.274.268	2.967.994
Deuda Total	7.111.134	6.936.188
Efectivo, equivalente a efectivo e inversiones líquidas	(1.853.359)	(1.714.761)
Deuda Neta Total	5.257.775	5.221.427

*Incluye interés no controlador.

**Excluye garantías asociadas.

LATAM Airlines Group S.A.
Principales Ratios Financieros

	Al 30 de junio 2024	Al 31 de diciembre 2023
Efectivo, equivalente a efectivo e inversiones líquidas como % ingresos LTM	14,6%	14,5%
Liquidez* como % ingresos LTM	23,3%	23,9%
Deuda bruta (US\$ miles)	7.111.134	6.936.188
Deuda bruta / EBITDAR Ajustado (12 meses)	2,5	2,7
Deuda neta (US\$ miles)	5.257.775	5.221.427
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 30 de junio de 2024, y al 31 de diciembre de 2023, se calculan utilizando el EBITDAR Ajustado de doce meses al 30 de junio de 2024 (US\$2.815.615) 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 30 de junio de 2024).

LATAM Airlines Group S.A.

Flota consolidada

	Al 30 de junio, 2024		Total
	Aviones en Propiedad, Planta y Equipo	Aviones incluidos Activos por derecho de uso bajo NIIF 16	
Flota Pasajeros			
Boeing 767-300ER	10	—	10
Boeing 777-300ER	7	3	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	2	25	27
Airbus A319-100	32	8	40
Airbus A320-200	90	45	135
Airbus A320-Neo	1	23	24
Airbus A321-200	19	30	49
Airbus A321-Neo	—	14	14
TOTAL	165	154	319
Flota Carga			
Boeing 767-300F	20	1	21
TOTAL	20	1	21
TOTAL FLOTA	185	155	340

Nota: Esta tabla incluye 3 Boeing 767-300F, 4 Airbus A320 y 21 Airbus A319-100 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") repara 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.

LATAM ha revisado la metodología utilizada para calcular los Gastos Operacionales Totales y el EBITDA con el fin de alinearse más estrechamente con las directrices de la SEC que rigen la materia. Con esto, las cifras financieras revisadas presentadas no serán directamente comparables con las cifras financieras previamente reportadas en las publicaciones pasadas de la Compañía.

EBITDA:

- Anteriormente: Se excluían los costos asociados con fluctuaciones cambiarias, actividades de reestructuración, costos de indexación y otras ganancias y pérdidas, que se incorporaban en el rubro "otros ingresos (gastos)".
- Actualmente: Con la metodología revisada el cálculo del EBITDA ahora incluye todas estas cuentas.
- Nota sobre el EBITDAR Ajustado : coincide con las cifras ajustadas informadas anteriormente. En este caso, se vuelven a agregar todas estas líneas, junto con otros ajustes relacionados con los gastos de alquiler de aeronaves y los ajustes relacionados con nuestro Plan de incentivos corporativos.

Gastos totales de operación:

- Anteriormente: Se excluían los costos asociados con fluctuaciones cambiarias, actividades de reestructuración, costos de indexación y otras ganancias y pérdidas, que se incorporaban en la partida no operacional "otros ingresos (gastos)".
- Actualmente: Con la metodología revisada, el cálculo de los gastos operativos totales ahora incluye los costos asociados con las actividades de reestructuración y otras ganancias y pérdidas.
- Este cambio de metodología tiene un impacto en el Ingreso Operacional y en la métrica de costo unitario, costo por asiento-kilómetro disponible – ("CASK"), ya que se calculan a partir de los Gastos Operacionales Totales.
- Sin embargo, en lo que respecta a los Gastos Operativos Totales ajustados y otras cifras ajustadas derivadas, estas dos líneas se vuelven a agregar, junto con otros ajustes por gastos de alquiler de aeronaves y ajustes relacionados con nuestro Plan de Incentivos Corporativos. Por lo tanto, los Gastos Operativos Totales ajustados revisados y los Ingresos Operativos ajustados se alinean con las cifras ajustadas informadas anteriormente, ya que incorporan las mismas partidas.

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:

	For the three month period ended June 30			For the six month period ended June 30		
	2024	2023	% Change	2024	2023	% Change
Costo de ventas	(2.346.447)	(2.018.295)	16,3%	(4.740.306)	(4.187.364)	13,2%
Costos de distribución	(143.092)	(126.539)	13,1%	(301.384)	(247.898)	21,6%
Gastos de administración	(193.706)	(177.574)	9,1%	(381.148)	(323.126)	18,0%
Otros gastos, por función	(89.573)	(125.141)	-28,4%	(230.552)	(231.585)	-0,4%
Otras ganancias/(pérdidas)	3.304	(1.440)	-329,4%	(43.127)	(21.123)	104,2%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(2.769.514)	(2.448.989)	13,1%	(5.696.517)	(5.011.096)	13,7%
Otras ganancias/(pérdidas)	(3.304)	1.440	-329,4%	43.127	21.123	104,2%
Ajustes por Plan de Incentivos Corporativos	15.684	19.258	-18,6%	36.395	27.567	32,0%
Gastos por arrendamiento de aviones	1.012	23.464	-95,7%	2.245	47.196	-95,2%
GASTOS OPERACIONALES TOTALES AJUSTADOS	(2.756.122)	(2.404.827)	14,6%	(5.614.750)	(4.915.210)	14,2%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(2.769.514)	(2.448.989)	13,1%	(5.696.517)	(5.011.096)	13,7%
Costos de combustible	992.453	850.523	16,7%	2.016.826	1.910.282	5,6%
Total Costos Operacionales (Ex-Fuel)	(1.777.061)	(1.598.466)	11,2%	(3.679.691)	(3.100.814)	18,7%
ASKs (millones)	37.737	32.477	16,2%	76.198	65.213	16,8%
CASK (Ex-Fuel)	(4,7)	(4,9)	-4,3%	(4,8)	(4,8)	1,6%
GASTOS OPERACIONALES TOTALES AJUSTADOS	(2.756.122)	(2.404.827)	14,6%	(5.614.750)	(4.915.210)	14,2%
Costos de combustible	992.453	850.523	16,7%	2.016.826	1.910.282	5,6%
Gastos Operacionales Ajustados (Ex-Fuel)	(1.763.669)	(1.554.304)	13,5%	(3.597.924)	(3.004.928)	19,7%
ASKs (millones)	37.737	32.477	16,2%	76.198	65.213	16,8%
CASK Ex-Fuel ajustado (US\$ centavos)	(4,7)	(4,8)	-2,3%	(4,7)	(4,6)	2,5%

	For the three month period ended June 30			For the six month period ended June 30		
	2024	2023	% Change	2024	2023	% Change
Pagos por arrendamiento operativo	(126.945)	(108.729)	16,8%	(273.992)	(216.836)	26,4%
Intereses de arriendo financiero	(17.748)	(124.513)	-85,7%	(36.514)	(37.029)	-1,4%
Amortización de arrendamiento financiero	(81.451)	(56.695)	43,7%	(130.051)	(136.308)	-4,6%
Pagos de arriendo operacional no flota	5.167	4.478	15,4%	11.112	11.422	-2,7%
COSTO DE CAJA FLOTA	(220.977)	(285.459)	-22,6%	(429.445)	(378.751)	13,4%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA	145.289	144.058	0,9%	405.243	265.116	52,9%
Impuestos	10.885	2.792	289,9%	26.028	(4.087)	(736,8%)
Ingresos Financieros	189.445	172.613	9,8%	380.830	336.777	13,1%
Gastos Financieros	(31.080)	(45.264)	-31,3%	(62.530)	(63.186)	(1,0%)
Depreciación y Amortización	344.789	287.405	20,0%	677.611	565.459	19,8%
EBITDA	659.328	561.604	17,4%	1.427.182	1.100.079	29,7%
Gastos por arrendamiento de aviones	1.012	23.464	-95,7%	2.245	47.196	-95,2%
EBITDAR	660.340	585.068	12,9%	1.429.427	1.147.275	24,6%
Otras ganancias/(pérdidas)	(3.304)	1.440	-329,4%	43.127	21.123	104,2%
Diferencias de cambio	(47.455)	(46.063)	3,0%	(87.082)	(63.471)	37,2%
Resultado por unidades de reajuste	(6.680)	(1.062)	529,0%	(7.755)	(724)	971,1%
Ajustes por Plan de Incentivos Corporativos	15.684	19.258	-18,6%	36.395	27.567	32,0%
EBITDAR ajustado	618.585	558.641	10,7%	1.414.112	1.131.770	24,9%