

LATAM reporta margen operacional ajustado de 19,8% y una utilidad neta de US\$576 millones, respaldada por un crecimiento de capacidad de 10,4% y por la solidez de su modelo de negocio

Santiago, Chile, 5 de mayo de 2026 – LATAM Airlines Group SA (NYSE: LTM; SSE: LTM) anunció hoy sus resultados financieros consolidados para el primer trimestre finalizado el 31 de marzo de 2026. Las referencias a "LATAM", "LATAM Airlines Group", la "Compañía" o la "empresa matriz" se refieren a LATAM Airlines Group SA, y las referencias a "el grupo LATAM", "nosotros", "nos", "nuestro" o el "grupo" se refieren a LATAM Airlines Group SA y sus filiales consolidadas, tanto de pasajeros como de carga. LATAM prepara sus estados financieros bajo las NIIF emitidas por el IASB; sin embargo, para facilitar la presentación y la comparación, el Estado de Resultados en este informe se presenta en un formato adaptado a los Estados Unidos. En algunas ocasiones, se realizan ajustes a estas cifras del Estado de Resultados por Partidas Especiales. Una tabla que concilia las cifras ajustadas por Partidas Especiales con sus cifras NIIF presentadas se encuentra al final del informe. Todas las cifras en este informe están expresadas en dólares estadounidenses. Los porcentajes y ciertas cantidades en dólares estadounidenses, pesos chilenos y reales brasileños que aparecen en este informe se han redondeado para facilitar su presentación. Cualquier discrepancia en las tablas entre los totales y las sumas de las cantidades indicadas se debe al redondeo. El tipo de cambio promedio entre el real brasileño y el dólar estadounidense durante el trimestre fue de 5,27 reales brasileños por dólar (en comparación con 5,85 reales brasileños por dólar en el primer trimestre de 2025).

HITOS

Resultados e indicadores financieros clave	1T26	1T25	Var.
Ingresos totales (US\$ millones)	4.151	3.411	+21,7%
EBITDA ajustado (US\$ millones)	1.315	962	+36,7%
Margen EBITDA ajustado	31,7%	28,2%	+3,5pp
Resultado operacional ajustado (US\$ millones)	823	573	+43,5%
Margen operacional ajustado	19,8%	16,8%	+3,0pp
Utilidad neta atribuible a los propietarios de la controladora (US\$ millones)	576	355	+62,1%
Margen de utilidad neta	13,9%	10,4%	+3,5pp
Ganancias diluidas por ADS (US\$)	2,01	1,18	+70,7%
RASK de pasajeros (US\$ centavos)	8,0	7,1	+12,7%
CASK de pasajeros ex-fuel ajustado (US\$ centavos)	4,5	4,0	+12,0%
Resultados e indicadores financieros clave	1T26	4T25	Var.
Liquidez total ¹ (US\$ millones)	4.116	3.725	+10,5%
Apalancamiento neto ajustado (Deuda Neta / EBITDA ajustado LTM)	1,3x	1,5x	-0,13x

1. La Liquidez se define como el efectivo y equivalentes de efectivo y las líneas de crédito rotativas comprometidas y no utilizadas.

- El grupo LATAM incrementó su capacidad en 10,4% y transportó 22,9 millones de pasajeros durante el primer trimestre de 2026, lo que representa un aumento de 9,1% con respecto al mismo periodo de 2025, impulsado por el desempeño del segmento internacional y el mercado doméstico de LATAM Airlines Brasil. El grupo alcanzó un sólido factor de ocupación consolidado del 85,3%, lo que refleja su capacidad para ejecutar una estrategia que capta la preferencia de los pasajeros durante la temporada alta de verano en el hemisferio sur.
- Las filiales de carga del grupo LATAM transportaron más de 250 mil toneladas de carga durante el trimestre, lo que representa un incremento de 3,1% con respecto al mismo periodo de 2025. Específicamente durante la temporada de flores del Día de San Valentín, las filiales de carga lideraron el transporte de flores desde Colombia y Ecuador a Estados Unidos por cuarto año consecutivo. Cabe destacar que las operaciones de carga alcanzaron un máximo histórico en el Net Promoter Score (NPS) de 67 puntos en los primeros meses del año, lo que demuestra un nivel sólido y creciente de preferencia del cliente.
- La Compañía ha reemplazado su guidance para el ejercicio completo 2026 por un conjunto de indicadores más específicos, que reflejan un precio más elevado del combustible para aviones y una actualización de las previsiones sobre el tipo de cambio real brasileño.
- En marzo, Moody's revisó la perspectiva de la calificación crediticia de LATAM de neutral a positiva, y en abril, Fitch reafirmó su calificación y perspectiva positiva. Con esto, todas las agencias de calificación crediticia internacionales

mantienen una perspectiva positiva y calificaciones alineadas en BB/Ba2 para la Compañía, lo que subraya el fortalecimiento del perfil crediticio de LATAM.

- En la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 23 de abril de 2026, los accionistas de LATAM aprobaron un dividendo final equivalente al 30% de la utilidad neta de 2025, por un total aproximado de US\$438 millones. De este monto, US\$400 millones ya se habían distribuido mediante dividendos provisorios en diciembre de 2025. Además, los accionistas eligieron un nuevo Directorio, que ejercerá sus funciones durante un período de dos años.
- Durante el primer trimestre, el grupo LATAM obtuvo una calificación de 4 estrellas en el Skytrax World Airline Star Rating, convirtiéndose en la primera aerolínea en la historia de Latinoamérica en alcanzar este estándar global, que reconoce la calidad constante de la experiencia de viaje en cada etapa, desde la interacción digital y los procesos en el aeropuerto hasta el servicio a bordo.
- LATAM Airlines Group fue reconocida por segundo año consecutivo como la aerolínea más sostenible del hemisferio occidental y la quinta a nivel mundial por S&P Global. Este reconocimiento, junto con su inclusión en el Year Book de S&P Global, refleja los esfuerzos realizados por el grupo LATAM para contribuir al desarrollo de las regiones donde opera, generando un impacto positivo y tangible en los ecosistemas y la calidad de vida de las personas.
- El 22 de abril de 2026, LATAM Airlines Brasil y Delta Air Lines, Inc. anunciaron un acuerdo comercial de largo plazo para servicios de mantenimiento, reparación y revisión (MRO) en São Carlos (São Paulo), Brasil, enfocado en la reparación de componentes de aviones de la familia A320. Esta iniciativa se basa en la ya existente relación de Joint Venture entre Delta y el grupo LATAM, marcando una nueva fase en su colaboración técnica y reforzando una sólida trayectoria de cooperación operativa y de ingeniería.

COMENTARIOS DE LA GERENCIA - PRIMER TRIMESTRE 2026

El primer trimestre de 2026 se caracterizó por un sólido desempeño operativo y financiero para LATAM, reflejo de la continua ejecución de su estrategia de crecimiento rentable. Este desempeño representa los mejores resultados trimestrales de la historia del grupo, gracias a su capacidad de captar la demanda durante la temporada alta de verano, especialmente en el segmento internacional y en el mercado doméstico de LATAM Airlines Brasil. Esto se complementó con una asignación de capacidad disciplinada y el compromiso constante de los empleados del grupo, mientras que la red diversificada y en expansión, junto con el enfoque continuo en la ejecución operacional, refuerzan las fortalezas del modelo de negocio único que LATAM ha construido a lo largo de los años.

La diferenciación de productos, las preferencias de los clientes y los ingresos premium fueron factores clave del desempeño de LATAM, junto con una sólida tendencia de las reservas de vuelos. El segmento premium siguió ganando relevancia, con un aumento del 28% en los ingresos premium interanual, lo que demuestra la capacidad del grupo para captar una demanda de mayor valor mediante una oferta al cliente cada vez mejor. Como resultado, los ingresos premium de LATAM alcanzaron el 27% de los ingresos de pasajeros.

La demanda en los mercados del grupo LATAM se mantuvo sólida durante todo el período, incluso cuando los ajustes tarifarios necesarios comenzaron a reflejar el aumento del precio del combustible. Los patrones de reserva y la visibilidad continúan mostrando fortaleza en todos los mercados a corto plazo. Esto pone de manifiesto la resiliencia de la demanda y la continua disposición a pagar por el producto LATAM. Las cabinas premium, la demanda corporativa y las operaciones internacionales siguen siendo factores clave para la calidad de los ingresos, lo que respalda la capacidad de LATAM para mantener márgenes positivos en un entorno más complejo.

“LATAM inició el 2026 manteniendo la tendencia de 2025 y consolidando su desempeño financiero, con un crecimiento sostenido en ingresos, márgenes y generación de caja. Esta solidez, potenciada por una red diversificada, el avance del segmento premium y una estructura de costos eficiente, otorga la flexibilidad necesaria para gestionar la volatilidad del combustible y la incertidumbre para el resto del año.”, señaló Ricardo Bottas, Vicepresidente de Finanzas de LATAM Airlines Group.

El trimestre se caracterizó por un aumento significativo en los precios del jet fuel en marzo, impulsado por el conflicto geopolítico en Medio Oriente y la creciente incertidumbre global. El precio del combustible se incrementó drásticamente en comparación con principios de año, llegando a duplicarse en algunos casos. Sin embargo, debido al momento del consumo de combustible, los mecanismos de incorporación de precios y las coberturas parciales, dicho incremento no se refleja de manera sustancial en los resultados financieros del primer trimestre. El impacto estimado es de aproximadamente US\$40 millones.

LATAM prevé gastos adicionales de combustible superiores a US\$700 millones¹ en el segundo trimestre de 2026, considerando un precio del jet fuel de US\$170 por barril. Se espera que el impacto en los márgenes y flujos de caja se compense parcialmente con una serie de medidas adoptadas desde el inicio del conflicto, que incluyen acciones para la gestión de ingresos, ajustes focalizados de capacidad, iniciativas adicionales de control de costos, medidas de liquidez para las finanzas y el capital de trabajo, así como la política de cobertura de LATAM. En cuanto a las perspectivas para el segundo trimestre, a pesar del impacto significativo del precio del combustible, LATAM prevé un margen operacional ajustado de un dígito medio a bajo. Todos estos elementos se consideran en conjunto en el Nuevo Guidance para 2026.

En este contexto, el sólido balance y la liquidez de LATAM le brindan la flexibilidad necesaria para absorber la volatilidad de los precios del combustible, continuar invirtiendo en el negocio y gestionar la incertidumbre, manteniendo la disciplina operativa y financiera. Esta solidez financiera se complementa con una extensa red, una base de ingresos diversificada con crecientes contribuciones de los segmentos premium y la magnitud de su programa de fidelización, que sigue profundizando la relación con los clientes en toda la región. Junto con una propuesta de valor diferenciada y un enfoque constante en la eficiencia de costos, estas fortalezas estructurales permiten a LATAM gestionar activamente las presiones externas, manteniendo una experiencia del cliente consistente y de alta calidad, y reforzando su compromiso a largo plazo con la región. LATAM afronta los próximos meses con confianza, respaldada por su experiencia en la gestión de la volatilidad y la solidez de su modelo de negocio, manteniendo una postura prudente ante un entorno macroeconómico aún desafiante y dinámico.

COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DEL PRIMER TRIMESTRE DE 2026

Los ingresos operacionales totales ascendieron a US\$4.151 millones en el primer trimestre, lo que representa un aumento del 21,7% en comparación con el mismo período de 2025. Este incremento se explica por un aumento del 24,4% en los ingresos por pasajeros y del 3,4% en los ingresos de carga. En el primer trimestre de 2026, los ingresos por pasajeros y carga representaron el 88,2% y el 10,1% de los ingresos operacionales totales, respectivamente.

- **Los ingresos de pasajeros** ascendieron a US\$3.661 millones en el primer trimestre, lo que supone un aumento del 24,4% con respecto al mismo período de 2025. Los ingresos unitarios de pasajeros (PRASK) alcanzaron los 8,0 dólares estadounidenses, lo que representa un aumento del 12,7% con respecto al mismo período de 2025, lo que demuestra la capacidad del grupo para ampliar la capacidad en un 10,4% al tiempo que obtiene un sólido yield en toda la red y en el segmento premium.
- **Los ingresos de carga** ascendieron a US\$419 millones en el primer trimestre, lo que representa un aumento del 3,4% con respecto al mismo período de 2025, impulsado por un incremento del 6,9% en la capacidad (ATKs) y un entorno de yield estable. El grupo transportó 251 mil toneladas, un 3,1% más, lo que refleja la continua solidez de la red de cargueros y las operaciones de carga en bodega.
- **Otros ingresos** ascendieron a US\$70 millones en el primer trimestre, un 13,0% más, impulsados por un aumento en el negocio de LATAM Travel y un mayor canje de millas de fidelización por productos no relacionados con aerolíneas.

Los gastos operacionales ajustados totales alcanzaron los US\$3.328 millones en el primer trimestre de 2026, un 17,3% más que en el primer trimestre de 2025, impulsados por la expansión de capacidad del 10,4% y la apreciación de las monedas locales, principalmente el real brasileño (BRL), que se fortaleció aproximadamente un 10%, y el peso chileno (CLP), que se apreció un 8%, frente al dólar estadounidense. El CASK de pasajeros ex-combustible aumentó un 12,0% hasta los US\$4,5 centavos en el trimestre, con una contribución de aproximadamente US\$0,2 centavos por la apreciación de las monedas locales. El grupo mantuvo una sólida disciplina de costos mientras invertía en capacidades comerciales y operativas para respaldar un crecimiento sostenido.

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

- **Los salarios y beneficios** aumentaron un 26,9% interanual, impulsados por un incremento del 7,4% en la plantilla media, que alcanzó los 41.718 empleados, y por la apreciación del real brasileño y el peso chileno frente al dólar estadounidense. A pesar de este aumento, el grupo ha demostrado su capacidad para seguir mejorando su eficiencia operativa.

¹ La estimación se calcula como la diferencia entre el supuesto del guidance anterior de US\$90 por barril y el nuevo guidance de US\$170 por barril.

- **Los costos del combustible** aumentaron un 6,5% con respecto al mismo período de 2025, debido a un incremento del 10,1% en el consumo de combustible asociado a la expansión de las operaciones, compensado parcialmente por la disminución de los precios del combustible. El precio promedio del combustible (incluida la cobertura) disminuyó un 3,3%, situándose en US\$113,8 por barril. Los elevados precios del mercado del jet fuel aún no se reflejan completamente en los gastos de combustible de LATAM debido a los desfases en la incorporación de los precios, derivados de las estructuras de suministro en la región, que suelen generar un retraso de entre 20 y 30 días entre los precios de mercado y los precios del combustible pagados por LATAM. El impacto estimado es de aproximadamente US\$40 millones para el primer trimestre.
- **Las comisiones a agentes** aumentaron un 53,1% en comparación con el primer trimestre de 2025, lo que refleja el sólido impulso comercial del grupo, con un crecimiento de los ingresos por pasajeros del 24,4% y una expansión del PRASK del 12,7%. Este aumento se debió a mayores volúmenes de ventas a través de canales indirectos, una mayor actividad en el segmento internacional y un entorno de yield favorable que se tradujo en mayores pagos de comisiones.
- **La depreciación y amortización** aumentó un 26,6% con respecto al primer trimestre de 2025, principalmente debido a un mayor número promedio de aeronaves en la flota. Durante el primer trimestre de 2026, el grupo LATAM operó un promedio de 373 aeronaves, en comparación con las 347 del mismo período del año anterior. Este aumento también refleja la incorporación de aeronaves más nuevas y de mayor valor como parte de la estrategia de renovación de la flota.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron un 18,5% interanual, impulsados principalmente por una mayor actividad operativa y la apreciación de las monedas locales, en particular el real brasileño, además del efecto positivo de la reversión de ciertas provisiones en el primer trimestre de 2025.
- **Los gastos por servicios a pasajeros** aumentaron un 32,8% en comparación con el mismo período de 2025, impulsados por el crecimiento del tráfico internacional de pasajeros y un segmento de pasajeros premium en expansión.
- **Los gastos de mantenimiento** ascendieron a US\$227 millones, lo que representa un aumento del 22,1% con respecto al primer trimestre de 2025, impulsado principalmente por el aumento de la actividad operativa, la expansión de la flota y un impacto positivo de US\$32 millones relacionado con el término anticipado de los contratos de arrendamiento operacional de seis aeronaves registrado en el primer trimestre de 2025, lo que resulta en una base de comparación más baja.
- **Otros gastos operacionales** aumentaron un 12,1% con respecto al primer trimestre de 2025, alcanzando los US\$378 millones. Este incremento se debió principalmente a una mayor capacidad operacional, seguida de la apreciación de las monedas locales frente al dólar estadounidense. Estos efectos se vieron acompañados por continuas inversiones estratégicas en plataformas tecnológicas y capacidades comerciales.
- **Otras ganancias y pérdidas** totalizaron una pérdida de US\$7 millones en el primer trimestre, explicada por contingencias laborales en Argentina.

Resultados no operacionales

- **Ingresos financieros** ascendieron a US\$37 millones en el trimestre, lo que supone un aumento de US\$3 millones con respecto al año anterior debido a unos saldos de caja promedio más elevados en comparación con el primer trimestre de 2025.
- **Gastos financieros** aumentaron un 8,1% con respecto al primer trimestre de 2025, hasta alcanzar los US\$164 millones. Este incremento se debió principalmente a la incorporación de nueva flota, compensado parcialmente por una reducción en el coste de la deuda tras la reestructuración de pasivos realizada en el tercer trimestre de 2025.
- **Las ganancias y pérdidas por tipo de cambio** ascendieron a US\$54 millones en pérdidas durante el primer trimestre de 2026, impulsadas principalmente por la apreciación del real brasileño, que pasó de BRL 5,50 por USD al 31 de diciembre de 2025 a BRL 5,19 por USD al 31 de marzo de 2026.

- **El resultado de las unidades de indexación** ascendió a US\$0,34 millones en el trimestre.
- **El resultado neto atribuible a los propietarios de la controladora** durante el trimestre ascendió a US\$576 millones, lo que supone un incremento del 62,1% interanual. El utilidad neta atribuible a los propietarios de la controladora sirve de base para el cálculo de la distribución de dividendos.

FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ

En el trimestre, LATAM Airlines Group generó US\$391 millones en efectivo, incluyendo el pago de US\$89 millones correspondiente al dividendo provisional aprobado en diciembre de 2025. LATAM finalizó el periodo con efectivo y equivalentes de efectivo por US\$2.541 millones (+18.2% respecto al 31 de diciembre de 2025). Además, LATAM cuenta con US\$1.575 millones en líneas de crédito rotativas (RCF) disponibles y no utilizadas. La liquidez como porcentaje de los ingresos de los últimos doce meses se situó en 27.0%.

Al cierre del primer trimestre de 2026, LATAM tenía una deuda financiera de US\$4,4 mil millones y pasivos por arrendamiento de US\$4,0 mil millones, lo que resultó en una deuda contable total de US\$8,4 mil millones y una deuda neta de US\$5,9 mil millones. Además, el apalancamiento neto ajustado de LATAM se situó en 1,3x, frente a 1,5x al cierre de 2025.

Composición de la deuda total	Deuda nominal (millones)	Deuda contable (millones)	Tasa de interés	Vencimiento
Bonos sénior garantizados 2030	US\$1.400	US\$1.427	7,875%	2030
Bonos sénior garantizados 2031	US\$800	US\$800	7,625%	2031
Financiamiento de motores de repuesto	US\$275	US\$276	Term SOFR 3M + 2,1%	2028
Bono UF	US\$161	US\$163	UF + 2,0%	2042
Deuda financiera de la flota	US\$1.749	US\$1.749	5,35%	—
Deuda financiera total	US\$4.386	US\$4.415	6,57%	—

RIESGOS DE MERCADO

Riesgo de precio del combustible

La política de cobertura de combustible de LATAM tiene como objetivo principal protegerse contra el riesgo de liquidez a mediano plazo derivado de aumentos en los precios del combustible, al tiempo que se beneficia de las reducciones de precios. Busca brindar estabilidad en medio de la volatilidad normalizada de los precios del jet fuel. En consecuencia, LATAM cubre una parte de su consumo estimado de combustible con una estrategia basada en la curva de reservas proyectada y la capacidad de traspaso, gestionando esta exposición durante los próximos 12 meses. LATAM cubre el jet fuel directamente, a través de US Gulf Coast 54, utilizando instrumentos de cobertura asimétricos (generalmente collares con límite) que brindan protección dentro de un rango limitado contra precios más altos, al tiempo que permiten participar en la bajada de precios del combustible. Durante el primer trimestre de 2026, LATAM reconoció ganancias de US\$24,5 millones por cobertura de combustible neto de primas (frente a pérdidas de US\$2,2 millones en el primer trimestre de 2025).

Todas las coberturas contratadas antes del inicio del conflicto en Oriente Medio siguieron esta protección asimétrica dentro de un rango mediante estructuras de cobertura tradicionales, como los collares con límite máximo. Dado el contexto de precios anormalmente elevados del jet fuel y buscando protección adicional ante un posible aumento de dichos precios, LATAM complementó sus posiciones de cobertura con instrumentos adicionales a corto plazo para el segundo y tercer trimestre de 2026, mediante opciones de compra que ofrecen protección ilimitada ante escenarios de precios significativamente elevados y perturbaciones adicionales.

Las posiciones de cobertura por trimestre para los próximos 12 meses, al 30 de abril de 2026, se muestran en la tabla a continuación:

Cobertura de combustible	2T26	3T26	4T26	1T27
Coberturas como porcentaje del consumo estimado de combustible				
Coberturas contratadas antes del conflicto (estructuras de collares) ¹	44%	31%	22%	5%
Coberturas contratadas después del conflicto (opciones de compra) ²	16%	8%	0%	0%
Consumo total estimado de combustible cubierto	60%	39%	22%	5%

¹ Considerando la curva futura de precios de jet fuel, al 30 de abril de 2026, todos los contratos de collares están "dentro del dinero". Para comprender mejor los efectos de las variaciones del precio del jet fuel en los resultados financieros de LATAM, consulte la Nota 3 de los Estados Financieros o el Item 11 del informe anual en el formulario 20-F para 2024 y 2025, que incluyen un análisis de sensibilidad de las fluctuaciones del precio del jet fuel, neto de coberturas.

² Teniendo en cuenta la curva futura precios de jet fuel, al 30 de abril de 2026, la mayoría de los contratos de opciones de compra están "dentro del dinero".

Riesgos de tipo de cambio

El riesgo cambiario de LATAM proviene principalmente de operaciones en monedas distintas a su moneda funcional, el dólar estadounidense. La mayor exposición al flujo de caja operativo proviene de la concentración de negocios en Brasil por parte de LATAM Airlines Brasil, que en su mayoría están denominados en reales brasileños. En menor medida, LATAM también está expuesta a otras monedas como el euro, la libra esterlina y varias monedas latinoamericanas. Las posiciones de cobertura de flujo de caja en reales brasileños por trimestre para los próximos meses, al 30 de abril de 2026, se muestran en la tabla a continuación:

Cobertura de divisas (BRL)	2T26	3T26	4T26	1T27
Posiciones de cobertura				
Desajuste estimado del flujo de caja cubierto	58%	50%	27%	0%

PLAN DE FLOTA LATAM

La flota del grupo LATAM se compone de 295 aviones Airbus de fuselaje estrecho, 3 aviones Airbus de fuselaje ancho bajo arrendamiento a corto plazo, 57 aviones Boeing de fuselaje ancho y 20 aviones de carga Boeing, sumando un total de 375 aeronaves. Durante el primer trimestre, el grupo recibió 3 A321Neo y 1 A320 CEO, y prevé la entrega de 37 aeronaves durante el resto del año. Además, el grupo ha incorporado a su cartera de pedidos y próximas entregas tres aviones Boeing 787-9, dos de los cuales llegarán en 2027 y uno en 2028.

A la fecha de publicación, el grupo LATAM cuenta con acuerdos de compromiso de flota con Airbus, Boeing y Embraer para la adquisición de nuevas aeronaves. Además, el grupo ha firmado varios contratos con arrendadores para la recepción de aviones de fuselaje estrecho y de fuselaje ancho de Boeing en los próximos años, como se detalla a continuación:

Plan de Flota	1T26	Proyectado a fin de año		
		2026	2027	2028
Aviones de Pasajeros				
Narrow Body				
Airbus Ceo Family	223	223	210	198
Airbus Neo Family	72	94	109	144
Embraer E2 Family		12	24	24
Total NB	295	329	343	366
Wide Body				
Boeing 787	38	41	43	50
Otros	22	21	19	19
Total WB	60	62	62	69
TOTAL	355	391	405	435
Aviones de Carga				
Boeing 767-300F	20	19	19	19
TOTAL	20	19	19	19
TOTAL FLOTA (Al final del periodo)	375	410	424	454
FLOTA PROMEDIO	373	388	419	435

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

2026 GUIDANCE

Dada la situación en Medio Oriente y su impacto en el panorama macroeconómico y geopolítico mundial, el entorno actual sigue siendo muy incierto y difícil de predecir, sobre todo debido a los elevados precios del jet fuel, que puede afectar la demanda de pasajeros y carga.

Si bien el Guidance anterior para 2026 asumía un precio promedio del jet fuel de US\$90 por barril, supuestos más razonables sugieren un valor superior. Asumimos US\$170 por barril para el segundo trimestre de 2026, US\$170 para el tercer trimestre de 2026 y US\$150 para el cuarto trimestre de 2026, respectivamente. Otra actualización importante al Nuevo Guidance para 2026 fue el supuesto del tipo de cambio para el real brasileño, que se revisó de 5,5 a 5,15 (BRL/USD), lo cual, junto con la apreciación de otras monedas locales, impulsa el cambio al alza del CASK de Pasajeros Ajustado ex fuel.

Debido a la volatilidad del mercado y la incertidumbre del momento, la Compañía reemplazó el Guidance anterior para 2026 por un conjunto de indicadores financieros clave que incluyen CASK de Pasajeros ex fuel ajustado, EBITDA ajustado, liquidez y apalancamiento neto ajustado. Este guidance y su formato podrán ser revisados o retirados en función de la evolución de las condiciones externas y/o la volatilidad macroeconómica.

Guidance para el año completo 2026

Solo para fines de referencia y comparación, el guidance previo de LATAM se presenta a continuación junto con el Nuevo Guidance 2026.

Guidance	Guidance previo 2026E (3 de diciembre de 2025)	Nuevo Guidance 2026 (5 de mayo de 2026)
CASK de Pasajeros ex fuel Ajustado ¹ (US\$ centavos)	4,30 - 4,50	4,50 - 4,70
EBITDA Ajustado ² (US\$ miles de millones)	4,20 - 4,60	3,80 - 4,20
Liquidez ³ (US\$ miles de millones)	>5,0	≥4,5
Deuda Neta Total ⁴ /EBITDA Ajustado ² (x)	≤1,4x	≤1,8x
Supuestos		
Tipo de cambio promedio (BRL/USD)	5,5	5,15
Precio combustible Jet ⁵ (US\$/bbl)	90	T2:170 T3:170 T4:150

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

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

3) La liquidez se define como el efectivo y equivalentes de efectivo, así como las líneas de crédito rotativas comprometidas y no dispuestas. Se asume una distribución mínima de dividendos legal equivalente al 30% de los ingresos netos.

4) Deuda Neta Total incluye pasivos por arrendamientos operacional, arrendamientos financieros y otras deudas financieras, y se calcula neta de Efectivo y Equivalentes de Efectivo. Se asume una distribución mínima de dividendos legal equivalente al 30% de la utilidad neta.

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

Nota sobre suposiciones, perspectivas y expectativas prospectivas no son hechos, sino una estimación de buena fe de la realidad basada en información seleccionada que se considera razonable. Sin embargo, la realidad puede diferir de las suposiciones, perspectivas y expectativas. Este informe también contiene declaraciones prospectivas. Dichas declaraciones pueden contener palabras como "podría", "podrá", "esperar", "pretender", "anticipar", "estimar", "proyectar", "creer" u otras expresiones similares. Las declaraciones prospectivas son declaraciones que no constituyen hechos históricos, incluyendo declaraciones sobre nuestras creencias y expectativas. Estas declaraciones se basan en los planes, estimaciones y proyecciones actuales de LATAM y, por lo tanto, no debe depositar una confianza indebida en dichas declaraciones ni en las estimaciones que surgen de ellas. Las declaraciones prospectivas implican riesgos inherentes conocidos y desconocidos, incertidumbres y otros factores, muchos de los cuales están fuera del control de LATAM y son difíciles de predecir. Le advertimos que una serie de factores importantes podrían causar que los resultados reales difieran materialmente de aquellos contenidos en cualquier declaración prospectiva. La información financiera aquí contenida no constituye ni reemplaza en modo alguno la presentación de los estados financieros correspondientes a la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) ni al mercado, en cuanto a sus requisitos de contenido, procedimientos aplicables y plazos de presentación que le corresponden a la CMF de conformidad con la normativa vigente. Estos factores e incertidumbres incluyen, en particular, los descritos en los documentos que hemos presentado ante la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos (SEC). Las declaraciones prospectivas se refieren únicamente a la fecha en que se emiten, y no asumimos ninguna obligación de actualizarlas públicamente, ya sea como resultado de nueva información, eventos futuros o cualquier otro factor. Nuestros resultados podrían no ser indicativos del desempeño futuro, el cual permanece sujeto a diversas incertidumbres, incluyendo los riesgos revelados en nuestro informe anual en el Formulario 20-F, presentado el 3 de marzo de 2026 y en la Memoria Integrada Anual presentada en abril de 2026, y especialmente los riesgos e incertidumbres asociados con los desarrollos globales, incluyendo los conflictos en el Medio Oriente. Además, como se revela en nuestro informe anual en el Formulario 20-F, nuestro negocio es estacional y nuestros ingresos por pasajeros son generalmente más altos en el primer y cuarto trimestre de cada año, durante la primavera y el verano del hemisferio sur. Por último, la demanda de viajes aéreos y servicios de carga está influenciada por una serie de factores que escapan a nuestro control, incluidos los desarrollos políticos y socioeconómicos globales, regionales y nacionales, así como los cambios en nuestro panorama competitivo, todo lo cual podría tener un impacto material en nuestra capacidad para lograr el guidance aquí revelado.

CONFERENCE CALL Y PUBLICACIÓN DE ESTADOS FINANCIEROS

LATAM Airlines Group S.A. presentó sus estados financieros correspondientes al período finalizado el 31 de marzo de 2026 ante la Comisión del Mercado Financiero (CMF) de Chile el 5 de mayo de 2026. Estos estados financieros están disponibles en español e inglés en ir.latam.com. Para más información, comuníquese con el equipo de Relaciones con Inversionistas en InvestorRelations@latam.com.

La Compañía realizará una conferencia telefónica para analizar los resultados financieros del primer trimestre de 2026 el 6 de mayo de 2026 a las 8:00 a. m. ET / 8:00 a. m. Santiago.

Webcast Link: [Click here](#)

Participant Call Link: [Click here](#)

Acerca del grupo LATAM:

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

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

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

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

LATAM Airlines Group S.A.

Datos Operacionales Consolidados

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo		
	2026	2025	Var. %
Sistema			
Costos por ASK (US\$ centavos)	7,3	6,9	6,1%
Costos por ASK Ajustados (US\$ centavos)	7,3	6,9	6,3%
Costos por ASK ex fuel (US\$ centavos)	5,1	4,6	11,1%
Costos por ASK ex fuel Ajustados (US\$ centavos)	5,0	4,5	11,4%
CASK de Pasajeros ex fuel Ajustado (US\$ centavos)	4,5	4,0	12,0%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	383	348	10,1%
Galones consumidos por 1.000 ASKs	8,4	8,4	(0,2%)
Precio del combustible (con hedge) (US\$ por galón)	2,71	2,80	(3,3%)
Precio del combustible (con hedge) (US\$ por barril)	113,8	117,6	(3,3%)
Precio del combustible (sin hedge) (US\$ por galón)	2,77	2,79	(0,8%)
Precio del combustible (sin hedge) (US\$ por barril)	116,3	117,2	(0,8%)
Distancia Ruta Promedio (km)	1,698	1,640	3,5%
Número Total de Empleados (promedio)	41.718	38.827	7,4%
Número Total de Empleados (al cierre)	42.082	39.005	7,9%
Pasajeros			
ASKs (millones)	45.539	41.257	10,4%
RPKs (millones)	38.845	34.383	13,0%
Pasajeros Transportados (miles)	22.880	20.968	9,1%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	85,3%	83,3%	2,0pp
Yield basado en RPKs (US\$ centavos)	9,4	8,6	10,1%
Ingresos por ASK (US\$ centavos)	8,0	7,1	12,7%
Carga			
ATKs (millones)	2.155	2.016	6,9%
RTKs (millones)	1.097	1.068	2,7%
Toneladas Transportadas (miles)	251	244	3,1%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	50,9%	53,0%	-2,1pp
Yield basado en RTKs (US\$ centavos)	38,2	38,0	0,7%
Ingresos por ATK (US\$ centavos)	19,5	20,1	(3,3%)

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

LATAM Airlines Group S.A.

Resultados Financieros Consolidados para el primer trimestre de 2026 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo				
	2026	Ajustes	2026 Ajustado	2025 Ajustado	Var. %
INGRESOS					
Pasajeros	3.661.203	—	3.661.203	2.942.889	24,4%
Carga	419.414	—	419.414	405.589	3,4%
Otros ingresos, por función	70.175	—	70.175	62.123	13,0%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	4.150.792	—	4.150.792	3.410.601	21,7%
COSTOS					
Remuneraciones	(549.842)	4.188	(545.654)	(430.139)	26,9%
Combustibles	(1.036.940)	—	(1.036.940)	(973.963)	6,5%
Comisiones	(82.166)	—	(82.166)	(53.651)	53,1%
Depreciación y Amortización	(492.256)	—	(492.256)	(388.902)	26,6%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(453.852)	—	(453.852)	(383.096)	18,5%
Servicio de Pasajeros	(111.999)	—	(111.999)	(84.351)	32,8%
Mantenimiento	(227.255)	—	(227.255)	(186.063)	22,1%
Otros costos de operaciones	(378.147)	—	(378.147)	(337.205)	12,1%
Otras ganancias/(pérdidas)	(7.012)	7.012	—	—	n.m
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(3.339.469)	11.200	(3.328.269)	(2.837.370)	17,3%
RESULTADO OPERACIONAL	811.323	11.200	822.523	573.231	43,5%
<i>Margen Operacional</i>	19,5%	0,3pp	19,8%	16,8%	3,0pp
Ingresos Financieros	36.991	—	36.991	33.057	11,9%
Gastos Financieros	(164.006)	—	(164.006)	(151.725)	8,1%
Diferencias de cambio	(54.146)	54.146	—	—	n.m
Resultado por unidades de reajuste	340	(340)	—	—	n.m
UTILIDAD/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS	630.502	65.006	695.508	454.563	53,0%
Impuestos	(52.811)	—	(52.811)	(7.606)	594,3%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA	577.691	65.006	642.697	446.957	43,8%
Atribuible a:					
Propietarios de la controladora	575.989	65.006	640.995	445.608	43,8%
Participaciones no controladoras	1.702	—	1.702	1.349	26,2%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA atribuible a los propietarios de la controladora	575.989	65.006	640.995	445.608	43,8%
<i>Margen Neto atribuible a los propietarios de la controladora</i>	13,9%	1,6pp	15,4%	13,1%	2,4pp
Tasa Efectiva de Impuestos	(8,4%)	0,8pp	(7,6%)	(1,7%)	-5,9pp

Métricas Financieras para el primer trimestre de 2026 (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo		
	2026	2025	Var. %
Ganancias diluidas por ADS (US\$)	2,01	1,18	70,7%
Ganancias por acción diluidas (US\$)	0,001003	0,000588	70,7%
EBITDA ajustado	1.314.779	962.133	36,7%
<i>Margen EBITDA ajustado</i>	31,7%	28,2%	3,5pp

Nota: Los ajustes incluyen ajustes para descontar los efectos de otras ganancias y pérdidas, la compensación de empleados asociada al Plan de Incentivo Corporativo, costos por fluctuaciones cambiarias y costos de indexación.

LATAM Airlines Group S.A.

Balance Patrimonial Consolidado (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 31 de marzo 2026	Al 31 de diciembre 2025
Activos		
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.540.752	2.150.113
Otros activos financieros, corrientes	128.268	70.544
Otros activos no financieros, corrientes	250.135	236.071
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.475.230	1.381.869
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	17	7
Inventarios corrientes	524.000	458.566
Activos por impuestos corrientes	122.587	75.704
Activos corrientes distintos de activos mantenidos para la venta	5.040.989	4.372.874
Activos no corrientes mantenidos para la venta	10.338	10.338
Total activos corrientes	5.051.327	4.383.212
Otros activos financieros, no corrientes	47.721	52.139
Otros activos no financieros, no corrientes	97.639	93.517
Cuentas por cobrar, no corrientes	13.671	13.950
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.190.530	1.129.961
Propiedades, plantas y equipos	12.286.964	11.947.014
Activos por impuestos diferidos	21.345	21.098
Total activos no corrientes	13.657.870	13.257.679
Total activos	18.709.197	17.640.891
Patrimonio y Pasivos		
Otros pasivos financieros, corrientes	857.830	745.303
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	2.678.881	2.684.846
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	6.538	7.707
Otras provisiones, corrientes	7.470	8.413
Pasivos por impuestos corrientes	65.200	31.950
Otros pasivos no financieros, corrientes	3.903.864	3.816.175
Total pasivos corrientes	7.519.783	7.294.394
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.541.914	7.343.223
Cuentas por pagar, no corrientes	486.132	471.208
Otras provisiones, no corrientes	702.995	674.611
Pasivo por impuestos diferidos	352.721	338.674
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	178.949	181.579
Otros pasivos no financieros no corrientes	—	—
Total pasivos no corrientes	9.262.711	9.009.295
Total pasivos	16.782.494	16.303.689
Capital emitido	4.418.110	4.418.110
Ganancias acumuladas	2.573.472	2.170.280
Acciones propias en cartera	—	—
Otras participaciones en el patrimonio	39	39
Otras reservas	(5.057.155)	(5.242.835)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.934.466	1.345.594
Participaciones no controladoras	(7.763)	(8.392)
Total patrimonio	1.926.703	1.337.202
Total patrimonio y pasivos	18.709.197	17.640.891

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 31 de marzo 2026	Al 31 de marzo 2025
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	4.337.759	3.458.397
Otros cobros por actividades de operación	66.815	49.260
Clases de pagos		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(2.622.467)	(2.205.100)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(661.012)	(473.786)
Otros pagos por actividades de operación	(145.103)	(117.481)
Impuestos a las ganancias pagados	(53.407)	(21.993)
Otras entradas (salidas) de efectivo	10.570	(10.952)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	933.155	678.345
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	—	27.031
Compras de propiedades, planta y equipo	(319.981)	(370.271)
Compras de activos intangibles	(25.038)	(25.105)
Intereses recibidos	34.212	31.028
Otras entradas (salidas) de efectivo	23.591	14.129
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(287.216)	(323.188)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	114.000	49.500
Reembolsos de préstamos	(61.796)	(67.223)
Pagos de pasivos por arrendamientos	(117.796)	(90.120)
Dividendos pagados	(89.293)	(304)
Intereses pagados	(132.681)	(90.669)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(3.118)	(880)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(290.684)	(199.696)
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	355.255	155.461
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	35.384	33.050
Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	390.639	188.511
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL PRINCIPIO DEL PERIODO	2.150.113	1.957.788
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL PERIODO	2.540.752	2.146.299

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	
	2026	2025
EBITDA ajustado	1.314.779	962.133
Cambios en el capital de trabajo	(245.138)	(229.489)
impuestos a las ganancias pagadas	(53.407)	(21.993)
Pagos por arrendamiento operativo	(192.475)	(156.528)
intereses recibidos	34.212	31.028
Flujo de caja operativo ajustado	857.971	585.151
CapEx de mantenimiento	(167.318)	(128.069)
CapEx de crecimiento y CapEx de flota Neto de financiación	(123.189)	(235.984)
Flujo de caja de inversiones ajustado *	(290.507)	(364.053)
Flujo de caja libre no apalancado	567.464	221.098
Intereses de deuda financiera	(37.899)	(7.906)
Intereses de arriendo financiero	(20.103)	(16.355)
Flujo de caja libre apalancado	509.462	196.837
Amortización de arrendamiento financiero	(61.796)	(67.223)
Amortización de deuda no flota financiera, neta	—	—
Dividendos pagados	(89.293)	(304)
Otros (Ventas de activos, Fx y otros)	32.266	59.201
Recompras de acciones	—	—
Flujo de caja financiero y otros ajustado	(176.825)	(32.587)
Variación de efectivo	390.639	188.511
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERIODO	2.150.113	1.957.788
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO	2.540.752	2.146.299
Costo de caja Flota	(261.879)	(230.001)

* El flujo de caja de inversión ajustado es equivalente al gasto de capital total (CapEx) neto de financiamiento. En la página 19 se puede encontrar una tabla de conciliación.

Notas:

- 1) EBITDA ajustado incluye ajustes para descontar los efectos de otras ganancias y pérdidas, la compensación de empleados asociada al Plan de Incentivo Corporativo, costos por fluctuaciones cambiarias y costos de indexación.
- 2) Los arrendos operativos incluyen los arrendos operativos bajo IFRS 16 incluyendo la amortización e interés (tanto de flota como no flota).
- 3) El CapEx de mantenimiento incluye principalmente visitas a talleres de motores, revisiones de aviones y reabastecimiento de piezas para operaciones existentes, así como gastos de capital asociados con proyectos de flota que no aportan capacidad adicional a las operaciones del grupo ni agregan nuevas características al producto ofrecido existente.
- 4) El CapEx de crecimiento y flota (neto de financiamiento) incluye el gasto de capital asociado con repuestos y motores adicionales, visitas a talleres de motores, verificaciones de aviones y reabastecimiento de repuestos para operaciones adicionales, PDP, proyectos de flota que aportan capacidad adicional o nuevas características al producto ofertado existente y algunos otros proyectos estratégicos que añaden valor, y llegadas de flotas netas de su financiación.
- 5) Costos de flota caja incluyen: Amortización de arrendamiento financiero e intereses de arriendo financiero. Cálculo se puede encontrar en la página 18.

LATAM Airlines Group S.A.

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

	Al 31 de marzo 2026	Al 31 de diciembre 2025
Total Activos	18.709.197	17.640.891
Total Pasivos	16.782.494	16.303.689
Total Patrimonio*	1.926.703	1.337.202
Total Pasivos & Patrimonio	18.709.197	17.640.891
Deuda		
Pasivos por arrendamiento de flota	3.763.507	3.574.031
Deuda financiera de la flota	1.748.892	1.696.566
Deuda Total de la Flota	5.512.399	5.270.597
Deuda total no relacionada con la flota (incluye pasivos por arrendamiento no relacionados con la flota y deuda financiera no relacionada con la flota)	2.885.659	2.817.929
Deuda Bruta Total	8.398.058	8.088.526
Efectivo, equivalente a efectivo e inversiones líquidas	(2.540.752)	(2.150.113)
Deuda Neta Total	5.857.306	5.938.413

*Incluye interés no controlador.

LATAM Airlines Group S.A.

Principales Ratios Financieros

	Al 31 de marzo 2026	Al 31 de diciembre 2025
Efectivo, equivalente a efectivo e inversiones líquidas	2.540.752	2.150.113
Líneas de crédito rotativas ("RCF") no giradas y totalmente disponibles	1.575.000	1.575.000
Liquidez (US\$ miles)	4.115.752	3.725.113
Liquidez como % ingresos LTM	27,0%	25,7%
Deuda bruta (US\$ miles)	8.398.058	8.088.526
Deuda bruta / EBITDA Ajustado (12 meses)	1,9x	2,0x
Deuda neta (US\$ miles)	5.857.306	5.938.413
Deuda neta / EBITDA Ajustado (12 meses)	1,3x	1,5x

Nota: El EBITDA ajustado (LTM) se refiere al EBITDA ajustado (últimos doce meses) (en miles de US\$). Para los ratios al 31 de marzo de 2026, y al 31 de diciembre de 2025, se calculan utilizando el EBITDA ajustado de doce meses al 31 de marzo de 2026 (US\$4.443.695) y para los doce meses en 2025 (US\$4.091.049).

LATAM Airlines Group S.A.

Flota consolidada

	Al 31 de marzo, 2026		Total
	Aviones en Propiedad, Planta y Equipo	Aviones incluidos Activos por derecho de uso bajo NIIF 16	
Flota Pasajeros			
Boeing 767-300ER	9	—	9
Boeing 777-300ER	10	—	10
Boeing 787-8	6	4	10
Boeing 787-9	2	26	28
Airbus A319-100	11	28	39
Airbus A320-200	86	49	135
Airbus A320-Neo	8	44	52
Airbus A321-200	30	19	49
Airbus A321-Neo	5	15	20
TOTAL	167	185	352
Arrendos de corto plazo			
Airbus A330-200	—	3	3
TOTAL	—	3	3
Flota Carga			
Boeing 767-300F	19	1	20
TOTAL	19	1	20
TOTAL FLOTA	186	189	375

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

LATAM Airlines Group S.A.

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

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

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

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo		
	2026	2025	Var %
Costo de ventas	(2.803.375)	(2.399.882)	16,8%
Costos de distribución	(166.853)	(135.030)	23,6%
Gastos de administración	(216.045)	(191.777)	12,7%
Otros gastos, por función	(146.184)	(131.520)	11,1%
Otras ganancias/(pérdidas)	(7.012)	5.903	(218,8%)
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(3.339.469)	(2.852.306)	17,1%
Otras ganancias/(pérdidas)	7.012	(5.903)	(218,8%)
Ajustes por Plan de Incentivos Corporativos	4.188	20.839	(79,9%)
Gastos por arrendamiento de aviones	—	—	n.m
GASTOS OPERACIONALES TOTALES AJUSTADOS	(3.328.269)	(2.837.370)	17,3%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(3.339.469)	(2.852.306)	17,1%
Costos de combustible	1.036.940	973.963	6,5%
Total Costos Operacionales (Ex-Fuel)	(2.302.529)	(1.878.343)	22,6%
ASKs (millones)	45.539	41.257	10,4%
CASK (Ex-Fuel)	(5,1)	(4,6)	11,1%
GASTOS OPERACIONALES TOTALES AJUSTADOS	(3.328.269)	(2.837.370)	17,3%
Costos de combustible	1.036.940	973.963	6,5%
Gastos Operacionales Ajustados (Ex-Fuel)	(2.291.329)	(1.863.407)	23,0%
ASKs (millones)	45.539	41.257	10,4%
CASK Ex-Fuel ajustado (US\$ centavos)	(5,0)	(4,5)	11,4%
Pagos por arrendamiento operativo	(192.475)	(156.528)	23,0%
Intereses de arriendo financiero	(20.103)	(16.355)	22,9%
Amortización de arrendamiento financiero	(61.796)	(67.223)	(8,1%)
Pagos de arriendo operacional no flota	12.495	10.105	23,7%
COSTO DE CAJA FLOTA	(261.879)	(230.001)	13,9%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) NETA	577.691	356.637	62,0%
Impuestos	52.811	7.606	594,3%
Gastos Financieros	164.006	151.725	8,1%
Ingresos Financieros	(36.991)	(33.057)	11,9%
Depreciación y Amortización	492.256	388.902	26,6%
EBITDA	1.249.773	871.813	43,4%
Otras ganancias/(pérdidas)	7.012	(5.903)	(218,8%)
Diferencias de cambio	54.146	75.145	(27,9%)
Resultado por unidades de reajuste	(340)	239	(242,3%)
Ajustes por Plan de Incentivos Corporativos	4.188	20.839	(79,9%)
EBITDA ajustado	1.314.779	962.133	36,7%

	Para el trimestre terminado el 31 de marzo		
	2026	2025	Var %
Compras de propiedades, planta y equipo	(319.981)	(370.271)	(13,6%)
Compras de activos intangibles	(25.038)	(25.105)	(0,3%)
Reconciliado por:			
Activaciones de mantenimiento arrendado	(83.079)	(32.306)	157,2%
Capital levantado para financiamiento relacionado a flota	114.000	49.500	130,3%
Pagos de financiamiento de anticipos pagados a los fabricantes	—	—	n.m
Recuperos de créditos y depósitos de garantías por la venta de aeronaves recibidos*	23.591	14.129	n.m
Recupero seguro	—	—	n.m
CAPEX TOTAL NETO DE FINANCIAMIENTO	(290.507)	(364.053)	(20,2%)
Utilidad neta atribuible a los propietarios de la compañía	575.989	355.288	62,1%
Número promedio ponderado de acciones, diluidas	574.219.895	604.441.789	(5,0%)
GANANCIAS POR ACCIÓN DILUIDAS (US\$)	0,00100	0,00059	70,7%
GANANCIAS DILUIDAS POR ADS (US\$)	2,01	1,18	70,7%