

INFORME CREDITICIO**LATAM Airlines Group S.A.**

Fecha de informe: 6 de febrero de 2026

CLASIFICACIÓN PÚBLICA**Primera Clasificación****CLASIFICACIONES ACTUALES (*)**

	Clasificación	Perspectiva
Solvencia	A	Estable
Bonos	A	Estable
Bono subordinado	A-	Estable
Acciones	Nivel 1	No aplica

(*) International Credit Rating Compañía Clasificadora de Riesgo Limitada ("ICR").

Para mayor detalle sobre las calificaciones asignadas ver la sección de información complementaria, al final de este reporte.

CONTACTOS

Francisco Loyola García-Huidobro
Gerente de Clasificación
+56 2 2896 8205
floyola@icrchile.cl

Fernando Villa Poblete
Director Senior
+56 2 2896 8207
fvilla@icrchile.cl

José Muñoz Sanhueza
Analista
+56 2 2896 8206
jmuñoz@icrchile.cl

SERVICIO AL CLIENTE

Chile
+562 2896 8200

RESUMEN

International Credit Rating Compañía Clasificadora de Riesgo Limitada ("ICR") asigna la clasificación A/Estable a la solvencia y bonos de LATAM Airlines Group S.A. A su vez, clasifica su serie subordinada de bonos "F" en categoría A-/Estable y sus títulos accionarios en categoría Primera Clase Nivel 1.

La clasificación asignada al emisor refleja su sólida posición competitiva en la industria aérea latinoamericana, donde se erige como líder en Chile, Brasil, Perú y Ecuador, a través de una red de tráfico diversificada, que, de la mano de alianzas estratégicas y una amplia flota de aeronaves, le permite abarcar distintos mercados domésticos e internacionales. Estas características le otorgan ventajas competitivas relevantes reflejadas en la generación de economías de escala, una mayor capacidad para enfrentar shocks propios del ciclo aéreo, disciplina en el control de inversiones y un amplio acceso a fuentes de financiamiento. Asimismo, su modelo operativo y las alianzas estratégicas vigentes permiten optimizar el servicio ofrecido, maximizando la ocupación de la flota y, con ello, la eficiencia en el uso de sus activos.

Adicionalmente, la clasificación reconoce la sostenida recuperación operacional, así como el fortalecimiento de los principales indicadores financieros de la compañía, trasemerger exitosamente del proceso de reorganización, en el marco del *chapter 11*, en noviembre de 2022. A septiembre de 2025, el tráfico de total de pasajeros medidos como *RPK* (*Revenue Passenger Kilometers*) alcanzó los 106.525 millones, mostrando una senda de crecimiento continuo, ubicándose incluso por sobre los niveles registrados previos a la pandemia por Covid-19 (sept-19: 92.686 millones; +14,9%). Esto, en conjunto con el crecimiento orgánico y la consolidación de una estructura de costos más eficiente, le ha permitido a la empresa aumentar sus márgenes operacionales, fortalecer su posición de liquidez y mejorar su estructura de capital.

Al cierre del tercer trimestre de 2025, LATAM registraba un nivel de endeudamiento financiero de 7,0x y un ratio de deuda financiera neta sobre EBITDA ajustado de 1,4x, complementado por adecuados indicadores de cobertura y generación de caja, tales como EBIT sobre gastos financieros netos de 2,4x y un ratio de flujo de efectivo retenido (RCF) sobre deuda bruta de 52,2%, evidenciando una holgada capacidad de servir sus obligaciones financieras.

En línea con lo anterior, el rating incorpora la evaluación de la política financiera, enfocada en resguardar la robustez de los indicadores de endeudamiento y cobertura. En este contexto, la compañía adecúa su estrategia de crecimiento a la generación de flujos de caja, sin comprometer su posición de liquidez ni sus principales métricas crediticias. En particular, la administración contempla mantener niveles de apalancamiento acordes con el perfil de riesgo actual del emisor, considerando un techo objetivo de deuda financiera bruta sobre EBITDA ajustado cercano a 2,5 veces, lo que otorga mayor disciplina financiera y

visibilidad respecto de la evolución de su estructura de capital en el mediano plazo.

Finalmente, la evaluación toma en consideración los riesgos propios de la industria aeronáutica, incluyendo la alta volatilidad del precio del combustible -principal insumo-, y la naturaleza cíclica de la demanda de transporte aéreo. Asimismo, reconoce la elevada exposición de la compañía al riesgo país de las principales economías en las que opera, así como al riesgo cambiario derivado del descalce entre ingresos en divisas locales y una estructura de costos y gastos operacionales y financieros mayoritariamente denominada en dólares estadounidenses.

Cabe destacar, que la clasificación asignada al emisor se extiende a las líneas y series de bonos vigentes, mientras que la serie F de bonos presenta una reducción de un *notch* respecto de la categoría de solvencia del emisor, atribuible a su carácter subordinado.

Fortalezas crediticias

- Escala y liderazgo regional, con una red de 170 destinos y operaciones consolidadas en Chile, Brasil, Perú, Colombia y Ecuador.
- Eficiencias estructurales post *chapter 11*, reflejadas en una optimización de costos y aumento de la flota de aeronaves, contribuyendo a la generación márgenes operacionales más robustos.
- Estructura de capital fortalecida, con una adecuada posición de liquidez y acceso a mercados de capitales nacionales e internacionales.

Debilidades crediticias

- Exposición significativa al precio del combustible, cuya volatilidad impacta directamente los márgenes operacionales pese a estrategias de cobertura parciales, al ser el principal ítem de la estructura de costos.
- Descalce cambiario estructural, con ingresos principalmente en monedas locales (BRL y CLP) frente a costos operacionales y financieros denominados en dólares estadounidenses (USD).
- Negocio altamente sensible a condiciones macroeconómicas, afectando tráfico de pasajeros y tarifas.

Factores que pueden generar una mejora de la clasificación

- Reducción sostenida del apalancamiento y mejoras en los niveles de cobertura de gastos financieros, consistentes con categorías superiores dentro de la metodología ICR.
- Mayor estabilidad en la tendencia de los márgenes operativos, demostrando un control eficiente y sostenido de los costos operacionales.
- Estrategia de crecimiento disciplinada, que permita fortalecer la generación de flujos de caja sin comprometer la estabilidad financiera.

Factores que pueden generar un deterioro de la clasificación

- Caída prolongada del tráfico de pasajeros o presión tarifaria elevada, producto de condiciones económicas adversas o mayor competencia.
- Deterioro material del perfil de liquidez, traduciéndose en un deterioro de los niveles de cobertura.
- Incremento en el apalancamiento, ya sea vía deuda financiera o arrendamientos, sin un fortalecimiento paralelo de la generación de caja.

Perspectivas

La perspectiva estable refleja la expectativa de que LATAM mantendrá un desempeño operacional consistente con su categoría actual, preservando niveles adecuados de liquidez, márgenes operativos acordes a su escala y un crecimiento sostenible sin generar presión significativa sobre los principales indicadores financieros.

Antecedentes Generales

LATAM Airlines Group es una empresa holding de aerolíneas con sede en Chile, que surge de la combinación de los negocios de LAN Chile y la aerolínea brasileña TAM S.A. en junio de 2012. LATAM se posiciona como el grupo de aerolíneas líder en Sudamérica y número 12 a nivel mundial en términos de capacidad, exhibiendo una flota de 371 aeronaves al cierre del 2025.

Su negocio principal corresponde al transporte aéreo de pasajeros, segmento que explica sobre el 80% de su base de ingresos, el cual se complementa a través del transporte de carga. Este último tiende a tener una menor correlación con los ciclos macroeconómicos y de la industria, contribuyendo a otorgar estabilidad a los flujos de caja operacionales.

LATAM opera una red de 170 destinos (10 exclusivos de carga) tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, así como en una serie de rutas internacionales que abarcan Norteamérica, Europa, Oceanía y África. Estos destinos son conectados a través de sus *hubs* en Santiago de Chile, Sao Paulo Brasil y Lima Perú, que le permiten maximizar la cantidad de pasajeros transportados en cada vuelo. Adicionalmente, a través de su *Joint Venture* con Delta Airlines, añade conectividad a más de 300 destinos en Estados Unidos y Canadá.

LATAM destaca por contar con el programa de lealtad más grande de la región -*LATAM PASS*-, el cual cuenta con cerca de 54 millones de miembros; clientes que reconocen elementos relacionados con la calidad del servicio, lo cual es altamente relevante en una industria competitiva en precios.

Principales aspectos crediticios

La evolución reciente del negocio de LATAM ha estado marcada por una recuperación sostenida de sus operaciones, propiciando un crecimiento orgánico de la capacidad que le ha permitido capturar una mayor demanda de pasajeros posterior a su salida de la reorganización judicial. En septiembre de 2025, la compañía registró un tráfico acumulado de pasajeros, medido como RPKs, de 106.525 millones, cifra que se ubicó un 14,9% por sobre los niveles registrados a septiembre de 2019, previo a la pandemia por Covid-19. De la mano con lo anterior, la estrategia de *hubs* ha permitido mantener factores de ocupación superiores a 80% en términos de ASK, dando cuenta de una utilización eficiente de la flota.

Esta expansión confirma la recuperación de las operaciones de LATAM, impulsada tanto por la normalización de la demanda en mercados domésticos e internacionales, donde Brasil se mantiene como la principal economía, explicando cerca del 30% (en términos de RPKs) y alrededor del 40% de los ingresos totales. Esta exposición constituye un elemento relevante en la evaluación crediticia, dado que vincula el desempeño de la compañía al ciclo económico y cambiario de dicha economía, aun cuando la diversificación de su creciente red internacional contribuye a moderar esta dependencia.

Sobre esta base, los ingresos han mostrado una evolución consistente. Al cierre del tercer trimestre de 2025, la compañía registró ingresos por US\$ 10.390 millones (+9,4% a/a), explicado fundamentalmente por la mayor demanda de pasajeros, así como por mayores tarifas. El negocio de carga, por su parte, mantiene un aporte relevante y estable a los ingresos totales, registrando un valor de US\$ 1.229 millones a septiembre de 2025 (8,7% a/a), apoyado en un mayor tráfico medido por RTKs y un factor de ocupación que se ha mantenido consistentemente sobre el 50%.

FIGURA 1 Ingresos por segmento en millones de US\$ y demanda de pasajeros por región en millones de RPKs

Fuente: Elaboración propia con datos de los estados financieros y spreadsheet de LATAM

En materia de costos, LATAM opera en un sector caracterizado por la alta proporción de costos fijos y una fuerte sensibilidad al precio del combustible. Este ítem representa más del 40% de la base de costos operacionales, constituyéndose como el principal determinante de la volatilidad de los márgenes. La compañía implementa estrategias de cobertura parciales que permiten mitigar parcialmente la exposición, aunque no eliminan el riesgo asociado a fluctuaciones abruptas del precio del petróleo. Cabe destacar, sin embargo, que, en el marco de la reorganización judicial, la compañía implementó una serie de eficiencias estructurales de costos, reflejadas en una contención del CASK a través de la optimización de procesos, renegociación de contratos de flota y una mayor utilización de aeronaves.

Dichas eficiencias se han traducido en un fortalecimiento de los resultados y márgenes operacionales, los cuales exhiben trayectorias crecientes posterior a la reorganización, incluso alcanzando niveles por sobre los exhibidos previos a la pandemia. Entre los años 2022 y 2024, LATAM registró un CAGR de EBITDA ajustado de 71,4%, mientras que, al cierre del tercer trimestre del año, el indicador alcanzó los US\$ 2.962 millones, posicionándose un 32,1% por sobre los valores registrados a igual periodo el año anterior, y un 101,4% por sobre el reportado a septiembre de 2019 (US\$ 1.470 millones). Los márgenes sobre ingresos exhiben la misma tendencia, superando el 22% exhibido previo a la pandemia, alcanzando valores de 24,2% al cierre de 2024 y de 28,5% a septiembre de 2025. Esta tendencia tiene su correlato en la recuperación de utilidades que han permitido recomponer sostenidamente el patrimonio, a través de la reversión de parte de las pérdidas acumuladas durante la pandemia.

FIGURA 2 EBITDA ajustado en millones de US\$ y margen sobre ingresos (%)

Fuente: Elaboración propia con datos de los estados financieros, CMF, y spreadsheet de LATAM

En línea con lo anterior, la evolución de la flota ha acompañado de manera consistente la recuperación del negocio. Desde 2020, LATAM pasó de operar 300 aeronaves a 371 unidades al cierre de 2025, lo que implica una incorporación gradual que se intensificó conforme mejoraron los flujos operacionales y se consolidó la recuperación del tráfico. Si bien este proceso involucró desembolsos de capital relevantes, la administración ha mantenido una estrategia de inversión coherente con la generación de caja, evitando incrementos significativos de los niveles de apalancamiento, preservando la estabilidad financiera, sin comprometer la solvencia ni la liquidez, en línea con los objetivos financieros declarados por la administración.

En el ámbito financiero, LATAM ha reforzado su estructura de capital mediante capitalizaciones, operaciones de convertibilidad y refinaciamientos que han contribuido con extender el perfil de vencimientos y disminuir el costo promedio de la deuda. Esto se evidencia en la trayectoria de los principales indicadores crediticios, los que reflejan el fortalecimiento de la posición financiera posterior a la salida del proceso de reorganización.

Los indicadores han mostrado una reducción sostenida, coherente con la mayor generación de EBITDA, el uso disciplinado del financiamiento externo y la apreciación patrimonial. Al cierre de septiembre de 2025, el endeudamiento total y financiero alcanzaron niveles de 14,5x y 7,0x respectivamente, los cuales difieren ampliamente de los indicadores con los que emergieron del *chapter 11* (429,0x y 220,8x respectivamente). En tanto, el indicador de deuda financiera sobre EBITDA ajustado se redujo desde 5,2x hasta 2,0x en el mismo periodo, ubicándose por debajo de los niveles registrados en el periodo prepandemia (4,7x a dic-19).

TABLA 1 Principales indicadores de endeudamiento y cobertura

INDICADORES FINANCIEROS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Sept-24	Sept-25
Razón corriente ¹	0,6	0,4	0,2	0,7	0,7	0,6	0,7	0,6
Endeudamiento total ²	5,7	-7,4	-2,9	429,0	32,5	20,4	20,3	14,5
Endeudamiento neto ³	5,2	-6,7	-2,7	373,0	28,2	17,6	17,4	12,6
Endeudamiento financiero ⁴	3,3	-4,4	-1,5	220,8	15,8	10,1	10,0	7,0
Endeudamiento financiero neto	2,8	-3,7	-1,3	164,8	11,5	7,2	7,0	5,0
Deuda / activo total	85,2%	115,6%	153,1%	99,8%	97,0%	95,3%	95,3%	93,6%
Cobertura de GFB ⁵	3,7	-0,5	0,2	1,4	3,6	3,5	3,8	4,4
Cobertura de GFN	3,9	-0,5	0,2	-12,0	4,4	4,2	4,7	5,2
DFB/EBITDA aj	4,7	-39,4	62,4	5,2	2,7	2,3	2,4	2,0
DFN/EBITDA aj	4,0	-33,0	55,5	3,9	2,0	1,6	1,7	1,4
EBIT/GFB	1,3	-7,7	-4,3	1,3	1,5	1,7	1,8	2,4
RCF/Deuda bruta ⁶	24,7%	-4,1%	-0,9%	3,3%	32,9%	39,3%	25,5%	52,2%

Fuente: Elaboración propia con datos de los estados financieros, CMF, y spreadsheet de LATAM

La tendencia de los indicadores reafirma la capacidad de la compañía para generar flujos suficientes para sostener una estructura de capital más liviana, así como el compromiso de la administración de avanzar por una senda de crecimiento sostenible, estableciendo un techo de apalancamiento (deuda bruta/EBITDA ajustado) cercano a 2,5x.

Destacamos, además, que LATAM continúa fortaleciendo su posición de caja. A septiembre de 2025, el stock disponible ascendía a US\$ 2.016 millones, valor superior al observado en ejercicios anteriores, lo que sumado a una estructura de vencimientos liviana en el corto plazo y el acceso a líneas de crédito disponibles por más de US\$1.500 millones le otorgan una adecuada posición de liquidez.

¹ Activos corrientes/Pasivos corrientes

² Pasivos totales/Patrimonio

³ (Pasivos totales – efectivo y equivalentes – activos financieros corrientes)/Patrimonio

⁴ Deuda financiera bruta/Patrimonio

⁵ EBITDA ajustado/Gastos financieros brutos. EBITDA ajustado fue extraído del spreadsheet de resultados de LATAM Airlines -Adj. EBITDAR-

⁶ (Flujo de efectivo bruto de las operaciones – dividendos pagados – impuestos a las ganancias)/Deuda financiera bruta

Por último, destacamos que, a septiembre de 2025, la cobertura de gastos financieros medida contra los resultados operacionales (EBIT) alcanzó las 2,4x, mientras que el flujo de caja retenido (RCF) sobre deuda bruta se ubicó en 52,2%, reflejando una sólida capacidad para atender las obligaciones financieras en escenarios base y de estrés moderado. En conjunto, estas métricas consolidan una posición financiera saludable que es consistente con la categoría asignada.

Otras Consideraciones

La evaluación toma en consideración los riesgos propios de la industria aeronáutica, incluyendo la alta volatilidad del precio del combustible -principal insumo-, y la naturaleza cíclica de la demanda de transporte aéreo. Asimismo, reconoce la elevada exposición de la compañía al riesgo país de las principales economías en las que opera, así como al riesgo cambiario derivado del descalce entre ingresos en divisas locales y una estructura de costos y gastos operacionales y financieros mayoritariamente denominada en dólares estadounidenses.

Clasificación de Acciones

La clasificación asignada a los títulos accionarios en Primera Clase Nivel 1 se sustenta en la evaluación de la capacidad del emisor de generar utilidades y solventar sus obligaciones financieras, considerando su moderada resiliencia ante escenarios adversos, propios de la industria y/o de los ciclos económicos, consistente con su clasificación en categoría A. Adicionalmente, la evaluación considera la alta liquidez de mercado que exhiben los títulos accionarios, con una presencia bursátil del 100%, registrando transacciones en la totalidad de los días hábiles del período de análisis.

Clasificación de Deuda

La clasificación asignada al emisor se extiende a las líneas y series de bonos vigentes números 862, 921, 1.015, 1.116 y 1.117 (tanto colocadas como no colocadas). Al cierre del año 2025, la compañía mantenía las siguientes series colocadas:

- Serie H, monto fijo. Saldo vigente de US\$ 42.398, a una tasa nominal de 1,00%, con vencimiento en diciembre de 2121.
- Serie F, monto fijo. Saldo vigente de UF 3.757.685, a una tasa nominal de 2,00%, con vencimiento en diciembre de 2042.

Los instrumentos no cuentan con garantías reales constituidas a favor de los acreedores. La serie H corresponde a bonos convertibles en acciones, emitidos en el marco de plan de reorganización (*chapter 11*), mientras que la serie F corresponde a bonos no convertibles, y están subordinados al pago íntegro de (i) cada una de las obligaciones de pago del emisor existentes a la fecha efectiva en que se consumó el plan de reorganización, (ii) los contratos de crédito celebrados con posterioridad que el emisor designe como superiores; y (iii) cualquier otro contrato de crédito celebrado posteriormente cuyo objetivo sea el refinanciamiento de cualquiera de las obligaciones indicadas en los numerales (i) y (ii) anteriores.

Debido a lo anterior, es que la serie F de bonos cuenta con una reducción de un *notch* en su clasificación respecto de la categoría de solvencia asignada al emisor.

Anexo

Resumen financiero LATAM Airlines Group (en miles de dólares)

MUS\$	2019	2020	2021	2022	2023	2024	sept-24	sept-25
BALANCE								
Efectivo y equivalentes	1.072.579	1.695.841	1.046.835	1.216.675	1.714.761	1.957.788	2.010.205	2.016.021
Cuentas por cobrar corrientes	1.244.348	599.381	902.672	1.008.109	1.385.910	1.163.707	1.267.356	1.479.332
Activos corrientes	4.018.228	3.143.538	2.635.130	3.536.424	4.203.362	3.900.419	4.200.924	4.437.784
Propiedades, planta y equipo	12.919.618	10.730.269	9.489.867	8.411.661	9.091.130	10.186.697	9.764.334	11.239.269
Activos no corrientes	17.069.578	12.506.552	10.677.304	9.674.600	10.463.953	11.352.946	11.023.920	12.547.452
Activos totales	21.087.806	15.650.090	13.312.434	13.211.024	14.667.315	15.253.365	15.224.844	16.985.236
Cuentas por pagar corrientes	2.222.874	2.322.125	4.860.153	1.627.992	1.765.279	2.133.572	2.105.366	2.562.842
Otros pasivos no financieros	2.835.221	2.088.791	2.332.576	2.642.251	3.301.906	3.488.680	3.384.098	3.909.792
Deuda financiera corriente	1.885.660	3.055.730	4.453.451	802.841	596.063	635.213	688.654	788.104
Pasivos corrientes	6.960.942	7.491.888	12.336.329	5.088.695	5.688.135	6.290.842	6.205.093	7.353.105
Deuda financiera no corriente	8.530.418	7.803.801	5.948.702	5.979.039	6.341.669	6.515.238	6.426.075	6.820.148
Pasivos no corrientes	10.997.687	10.600.587	8.043.009	8.091.608	8.540.905	8.251.194	8.304.952	8.537.785
Pasivos totales	17.958.629	18.092.475	20.379.338	13.180.303	14.229.040	14.542.036	14.510.045	15.890.890
Capital pagado	3.146.265	3.146.265	3.146.265	13.298.486	5.003.534	5.003.534	5.003.534	5.003.534
Otras reservas	-367.577	-1.388.185	-1.361.529	-5.754.173	-5.017.682	-5.428.597	-5.237.027	-5.146.636
Resultados acumulados	352.272	-4.193.615	-8.841.106	-7.501.896	464.411	1.148.291	957.934	1.831.277
Patrimonio	3.129.177	-2.442.385	-7.066.904	30.721	438.275	711.329	714.799	1.094.346
RESULTADOS Y FLUJOS								
Ingresos ordinarios	10.070.063	3.923.667	4.884.015	9.362.521	11.640.541	12.833.043	9.495.701	10.390.380
Costo de ventas	7.951.269	4.513.228	4.963.485	8.103.483	8.816.590	9.565.899	7.148.199	7.387.453
Ganancia bruta	2.118.794	-589.561	-79.470	1.259.038	2.823.951	3.267.144	2.347.502	3.002.927
Margen bruto	21,0%	-15,0%	-1,6%	13,4%	24,3%	25,5%	24,7%	28,9%
Resultado Operacional	753.127	-4.530.086	-3.425.785	1.211.578	1.078.165	1.541.048	1.090.551	1.679.025
Margen Operacional	7,5%	-115,5%	-70,1%	12,9%	9,3%	12,0%	11,5%	16,2%
Depreciación y Amortización	1.469.976	1.389.386	1.165.394	1.179.512	1.205.373	1.447.656	1.045.036	1.268.030
EBITDA	2.223.103	-3.140.700	-2.260.391	2.391.090	2.283.538	2.988.704	2.135.587	2.947.055
EBITDA ajustado*	2.211.577	-275.901	166.747	1.314.378	2.533.273	3.107.878	2.241.963	2.961.848
EBITDA ajustado UDM	2.211.577	-275.901	166.747	1.314.378	2.533.273	3.107.878	2.917.374	3.827.763
Margen EBITDA ajustado	22,0%	-7,0%	3,4%	14,0%	21,8%	24,2%	23,6%	28,5%
Flujo operacional UDM	2.630.692	-442.598	-87.086	241.371	2.302.293	3.027.613	2.027.120	4.352.237
EBITDA ajustado-Capex	934.956	-600.165	-420.498	533.840	1.737.486	1.782.415	1.461.956	1.683.813
Ingresos Financieros	26.283	50.397	21.107	1.052.295	125.356	142.411	108.701	100.357
Gastos Financieros	589.934	586.979	805.544	942.403	698.231	881.950	575.562	563.964
GFN UDM	563.651	536.582	784.437	-109.892	572.875	739.539	624.834	736.285
Resultado Neto	195.613	-4.555.535	-4.653.142	1.337.137	581.550	977.445	707.757	979.337
Resultado Neto UDM	195.613	-4.555.535	-4.653.142	1.337.137	581.550	977.445	791.414	1.249.025

Fuente: Elaboración propia con datos de los estados financieros, CMF

*Indicador extraído del spreadsheet de resultados de LATAM Airlines -Adj. EBITDAR- ([link](#))

Información Complementaria

Tipo de clasificación /Instrumento	Clasificación actual	Equivalencia escala regulatoria actual	Perspectiva actual	Clasificación anterior	Equivalencia escala regulatoria anterior	Perspectiva anterior
LATAM Airlines Group S.A.						
Solvencia	A.cl	A	Estable	-	-	-
Línea de bonos nº 862	A.cl	A	Estable	-	-	-
Línea de bonos nº 921	A.cl	A	Estable	-	-	-
Línea de bonos nº 1.015	A.cl	A	Estable	-	-	-
Bono por monto fijo – Serie H	A.cl	A	Estable	-	-	-
Bono por monto fijo – Serie F	A-.cl	A-	Estable	-	-	-
Acciones	1.cl	Primera Clase Nivel 1	N/A	-	-	-

Metodología Utilizada

- Metodología de clasificación de empresas no financieras - (16/Jan/2026), disponible en <https://icrchile.cl/metodologias/>

Divulgaciones regulatorias

1. Definición de las clasificaciones asignadas:

A.cl: Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con una buena capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, pero ésta es susceptible de deteriorarse levemente ante posibles cambios en el emisor, en la industria a que pertenece o en la economía.

Perspectiva Estable: Indica una baja probabilidad de cambio de la clasificación en el mediano plazo.

ICR agrega los modificadores “+” y “-” a cada categoría de clasificación genérica que va de AA a CCC, El modificador “+” indica que la obligación se ubica en el extremo superior de su categoría de clasificación genérica, ningún modificador indica una clasificación media, y el modificador “-” indica una clasificación en el extremo inferior de la categoría de clasificación genérica.

1. **c1:** Títulos accionarios con la mejor combinación de solvencia y estabilidad de la rentabilidad del emisor y volatilidad de sus retornos.
2. Información financiera considerada para la clasificación: EEFF a septiembre de 2025 y anteriores.
3. Fecha de comité: 30 de enero de 2026
4. La opinión de las entidades clasificadoras no constituye en ningún caso una recomendación para comprar, vender o mantener un determinado instrumento. El análisis no es el resultado de una auditoría practicada al emisor, sino que se basa en información pública remitida a la Comisión para el Mercado Financiero, a las bolsas de valores y en aquella que voluntariamente aportó el emisor, no siendo responsabilidad de la clasificadora la verificación de la autenticidad de la misma

El presente informe no debe considerarse una publicidad, propaganda, difusión o recomendación para adquirir, vender o negociar los instrumentos objeto de calificación.

LAS CLASIFICACIONES DE RIESGO EMITIDAS POR INTERNATIONAL CREDIT RATING COMPAÑIA CLASIFICADORA DE RIESGO LIMITADA ("ICR") CONSTITUYEN LAS OPINIONES ACTUALES DE ICR RESPECTO AL RIESGO CREDITICIO FUTURO DE LOS EMISORES, COMPROMISOS CREDITICIOS, O INSTRUMENTOS DE DEUDA O SIMILARES, PUDIENDO LAS PUBLICACIONES DE ICR INCLUIR OPINIONES ACTUALES RESPECTO DEL RIESGO CREDITICIO FUTURO DE EMISORES, COMPROMISOS CREDITICIOS, O INSTRUMENTOS DE DEUDA O SIMILARES. ICR DEFINE EL RIESGO CREDITICIO COMO EL RIESGO DERIVADO DE LA IMPOSIBILIDAD DE UN EMISOR DE CUMPLIR CON SUS OBLIGACIONES CONTRACTUALES DE CARÁCTER FINANCIERO A SU VENCIMIENTO Y LAS PÉRDIDAS ECONÓMICAS ESTIMADAS EN CASO DE INCUMPLIMIENTO O INCAPACIDAD. CONSULTE LOS SÍMBOLOS DE CLASIFICACIÓN Y DEFINICIONES DE CLASIFICACIÓN DE ICR PUBLICADAS PARA OBTENER INFORMACIÓN SOBRE LOS TIPOS DE OBLIGACIONES CONTRACTUALES DE CARÁCTER FINANCIERO ENUNCIADAS EN LAS CLASIFICACIONES DE ICR. LAS CLASIFICACIONES DE RIESGO DE ICR NO HACEN REFERENCIA A NINGÚN OTRO RIESGO, INCLUIDOS A MODO ENUNCIATIVO, PERO NO LIMITADO A: RIESGO DE LIQUIDEZ, RIESGO RELATIVO AL VALOR DE MERCADO O VOLATILIDAD DE PRECIOS. LAS CLASIFICACIONES DE RIESGO, EVALUACIONES NO CREDITICIAS ("EVALUACIONES") Y DEMAS OPINIONES, INCLUIDAS EN LAS PUBLICACIONES DE ICR, NO SON DECLARACIONES DE HECHOS ACTUALES O HISTÓRICOS. LAS CLASIFICACIONES DE RIESGO, EVALUACIONES, OTRAS OPINIONES Y PUBLICACIONES DE ICR NO CONSTITUYEN NI PROPORCIONAN ASESORÍA FINANCIERA O DE INVERSIÓN, COMO TAMPOCO SUPONEN RECOMENDACIÓN ALGUNA PARA COMPRAR, VENDER O CONSERVAR VALORES DETERMINADOS. TAMPOCO LAS CLASIFICACIONES DE RIESGO, EVALUACIONES, OTRAS OPINIONES Y PUBLICACIONES DE ICR CONSTITUYEN COMENTARIO ALGUNO SOBRE LA IDONEIDAD DE UNA INVERSIÓN PARA UN INVERSIONISTA EN PARTICULAR. ICR EMITE SUS CLASIFICACIONES DE RIESGO Y PUBLICA SUS INFORMES EN LA CONFIANZA Y EN EL ENTENDIMIENTO DE QUE CADA INVERSIONISTA LLEVARÁ A CABO, CON LA DEBIDA DILIGENCIA, SU PROPIO ESTUDIO Y EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO QUE ESTÉ CONSIDERANDO COMPRAR, CONSERVAR O VENDER.

LAS CLASIFICACIONES DE RIESGO, EVALUACIONES Y OTRAS OPINIONES DE ICR, AL IGUAL QUE LAS PUBLICACIONES DE ICR NO ESTÁN DESTINADAS PARA SU USO POR INVERSIONISTAS MINORISTAS Y PODRÍA SER INCLUSO TEMERARIO E INAPROPiado, POR PARTE DE LOS INVERSIONISTAS MINORISTAS TOMAR EN CONSIDERACIÓN LAS CLASIFICACIONES DE RIESGO DE ICR O LAS PUBLICACIONES DE ICR AL TOMAR SU DECISIÓN DE INVERSIÓN. EN CASO DE DUDA, DEBERÍA CONTACTAR A SU ASESOR FINANCIERO U OTRO ASESOR PROFESIONAL.

TODA LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN EL PRESENTE DOCUMENTO ESTÁ PROTEGIDA POR LEY, INCLUIDA A MODO DE EJEMPLO LA LEY DE DERECHOS DE AUTOR (COPYRIGHT) NO PUEDiendo PARTE ALGUNA DE DICHA INFORMACIÓN SER COPIADA O EN MODO ALGUNO REPRODUCIDA, RECOPILADA, TRANSMITIDA, TRANSFERIDA, DIFUNDIDA, REDISTRIBUIDA O REVENDIDA, NI ARCHIVADA PARA SU USO POSTERIOR CON ALGUNO DE DICHOS FINES, EN TODO O EN PARTE, EN FORMATO, MANERA O MEDIO ALGUNO POR NINGUNA PERSONA SIN EL PREVIO CONSENTIMIENTO ESCRITO DE ICR.

LAS CLASIFICACIONES DE RIESGO, EVALUACIONES, OTRAS OPINIONES Y LAS PUBLICACIONES DE ICR NO ESTÁN DESTINADAS PARA SU USO POR PERSONA ALGUNA COMO BENCHMARK, SEGÚN SE DEFINE DICHO TÉRMINO A EFECTOS REGULATORIOS, Y NO DEBERÁN UTILIZARSE EN MODO ALGUNO QUE PUDIERA DAR LUGAR A CONSIDERARLAS COMO UN BENCHMARK.

Toda la información incluida en el presente documento ha sido obtenida por ICR a partir de fuentes que estima correctas y fiables. No obstante, debido a la posibilidad de error humano o mecánico, así como de otros factores, toda la información aquí contenida se provee "TAL COMO ESTÁ", sin garantía de ningún tipo. ICR adopta todas las medidas necesarias para que la información que utiliza al emitir una clasificación de riesgo sea de suficiente calidad y de fuentes que ICR considera fiables, incluidos, en su caso, fuentes de terceros independientes. Sin embargo, ICR no es una firma de auditoría y no puede en todos los casos verificar o validar de manera independiente la información recibida en el proceso de clasificación o en la elaboración de las publicaciones de ICR.

En la medida en que las leyes así lo permitan, ICR y sus directores, ejecutivos, empleados, agentes, representantes, licenciantes y proveedores no asumen ninguna responsabilidad frente a cualesquier personas o entidades con relación a pérdidas o daños indirectos, especiales, derivados o accidentales de cualquier naturaleza, derivados de o relacionados con la información aquí contenida o el uso o imposibilidad de uso de dicha información, incluso cuando ICR o cualquiera de sus directores, ejecutivos, empleados, agentes, representantes, licenciantes o proveedores fuera notificado previamente de la posibilidad de dichas pérdidas o daños, incluidos a título enunciativo pero no limitativo: (a) pérdidas actuales o ganancias futuras o (b) pérdidas o daños ocasionados en el caso que el instrumento financiero en cuestión no haya sido objeto de clasificación de riesgo otorgada por ICR.

En la medida en que las leyes así lo permitan, ICR y sus directores, ejecutivos, empleados, agentes, representantes, licenciadores y proveedores no asumen ninguna responsabilidad con respecto a pérdidas o daños directos o indemnizatorios causados a cualquier persona o entidad, incluido a modo enunciativo, pero no limitativo, a negligencia (excluido, no obstante, el fraude, una conducta dolosa o cualquier otro tipo de responsabilidad que, en aras de la claridad, no pueda ser excluida por ley), por parte de ICR o cualquiera de sus directores, ejecutivos, empleados, agentes, representantes, licenciantes o proveedores, o con respecto a toda contingencia dentro o fuera del control de cualquiera de los anteriores, derivada de o relacionada con la información aquí contenida o el uso o imposibilidad de uso de tal información.

ICR NO OTORGÁ NI OFRECE GARANTÍA ALGUNA, EXPRESA O IMPLÍCITA, CON RESPECTO A LA PRECISIÓN, OPORTUNIDAD, EXHAUSTIVIDAD, COMERCIABILIDAD O IDONEIDAD PARA UN FIN DETERMINADO SOBRE CLASIFICACIONES DE RIESGO Y DEMAS OPINIONES O INFORMACIÓN ENTREGADA O EFECTUADA POR ESTA EN FORMA ALGUNA.