

“La compañía nunca ha estado mejor”: Latam multiplica ganancias y disminuye apalancamiento

Latam logró alcanzar la meta de apalancamiento tres años antes de lo previsto, y a dos años de haber salido del Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos. Para el CFO, la compañía está “mejor de Delta, mejor que United Airlines en términos de estructura de capital”.

PAULINA ORTEGA

“Estos resultados son muy buenos y muestran el buen momento que estamos viviendo como compañía”, dijo el CFO, Ramiro Alfonsín, en la última presentación de resultados financieros en el cargo. Así lo evidenciaron las cifras presentadas que reflejaron un aumento de sus ganancias entre enero y septiembre de más de un 41% versus el mismo periodo del año pasado.

La empresa sumó utilidades atribuibles al propietario de la controladora de US\$705 millones, US\$206 millones que en el mismo periodo del año pasado, cuando totalizaba US\$499 millones. Sólo en el tercer trimestre Latam consiguió subir sus ganancias un 30% desde los US\$232 millones a los US\$301 millones.

Alfonsín dijo que “estos buenos resultados son fruto del trabajo de los últimos años que ha permitido un crecimiento sostenido y rentable. En este sentido, se ha logrado reducir la deuda, prácticamente no hay vencimientos financieros en los próximos cuatro años, se dispone de una liquidez de US\$3.600 millones y el grupo Latam ha alcanzado, con mucho esfuerzo, un costo por ASK de pasajeros, excluyendo combustible, de 4 centavos (de dólar)”, un costo récord para la compañía.

Las ventas de Latam lograron sumar un total de US\$9.496 millones, lo que es una expansión de 13% en lo que va del año desde los US\$8.429 millones versus el mismo periodo del año pasado, y de un 7% entre julio y septiembre en comparación a los US\$3.025 millones, consolidando ingresos por US\$3.245 millones.

“Este aumento se debe en gran medida a un 13,6% en los Ingresos de pasajeros, además de un 6,4% de mayores Ingresos de carga y por su parte los Otros ingresos muestran una variación positiva de 31,1%. El impacto de la depreciación del real brasileño representa menores Ingresos ordinarios por aproximadamente US\$119 millones”, precisa la aerolínea en los documentos entregados a la Comisión para el Mercado Financiero.

En detalle los ingresos de pasajeros alcanzaron cerca de US\$8.366 millones por un incremento de la demanda en RPK, es decir, el número de pasajeros pagos por kilómetro, que subió un 18,6% en los nueve primeros meses



del 2024. A su vez, fue impulsado por el aumento en la tasa de ocupación en 1,5 puntos porcentuales, alcanzando 83,8%. La capacidad medida en asientos por kilómetro disponibles (ASK, en inglés) creció 15,1% respecto de 2023.

“Hemos transportado 21 millones de pasajeros, en los últimos 12 meses 80 millones de pasajeros, cifras récord para nosotros que nos consolida como la primera compañía en Sudamérica y una de las 10 más importantes compañías aéreas en el mundo”, expresó Alfonsín.

“Crecemos y crecemos de una forma rentable. Estamos generando más y mejor margen, y seguimos generando caja de forma importante”, expresó Alfonsín.

“Recientemente Latam actualizó sus proyecciones para este 2024. En términos de capacidad, Latam dijo que espera para el año un crecimiento de entre 15% y 16% respecto del año anterior y proyectó un costo unitario ajustado de las operaciones de pasajeros ex-

cluyendo combustible entre US\$4,2 a US\$4,3 centavos, más bajo de lo proyectado originalmente”, adelantó Latam a través de un comunicado.

Y añadió que espera que el “EBITDAR anual (earnings before interest, taxes, depreciation and amortization and rent costs por sus siglas en inglés) ajustado entre US\$3.000 millones y US\$3.150 millones. A su vez, espera continuar disminuyendo su ratio de apalancamiento neto ajustado a 1,6x - 1,7x veces a final del año”.

Según dijo Alfonsín, “en términos de estructura financiera la compañía nunca ha estado mejor”. Latam ya está dentro del guidance que comprometió al mercado 3 años antes de lo previsto, y apenas dos años después de salir de su reorganización a través del Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos.

“Esta es la mejor deuda neta que hoy pueden encontrar en todas las Américas. Estamos mejor de Delta, mejor que United Airlines en términos de estructura de capital”, aseguró el

CFO que deja su cargo a partir de este 7 de noviembre, para asumir como vicepresidente comercial (CCO).

“Esto es en parte derivado de la generación de caja, de que los costos están muy controlados, de que el margen está siendo muy fuerte, y estamos viendo que la propuesta de valor que ofrecemos está siendo muy bien recibida por los clientes”, explicó el CFO.

Latam además destacó el reciente refinanciamiento de la mayor parte de la deuda de salida del Capítulo 11, reduciéndola casi a la mitad del costo financiero original. Con esto, no tendrán vencimientos hasta el 2028. “Desde una perspectiva contable, este refinanciamiento generará un impacto de una vez en el estado de resultados de aproximadamente US\$134 millones, de los cuales US\$45 millones se reflejarán en los movimientos de caja del cuarto trimestre. Asimismo, estos US\$45 millones forman parte de los US\$200 millones de caja totales utilizados en este proceso”, adelantaron. ●