

Cómo cambió la propiedad de Latam Airlines el último año... y cómo impactará en su directorio

Los grandes fondos de inversión que entraron tras el chapter 11 van en retirada, AFP Habitat tiene más acciones que el grupo Cueto y los ADR bajaron de 23% a 8,5% en un año. En abril cambiará el directorio y las AFP, que suman casi 20%, podrán elegir al menos dos de los nueve integrantes. La compañía tuvo un 2025 récord. Lidera en cuatro países de la región y ya recuperó la dotación prepandemia.

PAULINA ORTEGA/ VÍCTOR COFRÉ

Latam Airlines estuvo dos años sometida a los rigores del chapter 11 en Estados Unidos y tras salir de la compleja reorganización pos pandemia, en 2022, ya ha recuperado su salud financiera y operacional. Pero también ha sufrido cambios de propiedad esperables que se reflejan en sus últimos reportes públicos del ejercicio 2025.

Tras la reorganización a la que ingresó en 2020, su estructura de propiedad cambió por completo. Grandes fondos que eran acreedores de la mayor aerolínea chilena y sudamericana se convirtieron entonces en sus accionistas principales: los bonos convertibles dieron a fines de 2022 la opción a esos acreedores de quedarse con cerca del 67% de la propiedad y el primer directorio pos capítulo 11 de la Ley de quiebras de Estados Unidos reflejó aquel cambio.

Los accionistas originales perdieron casi toda sus posiciones, salvo la alianza formada por la familia Cueto y las aerolíneas Delta Air Lines y Qatar Airways, que aportaron más capital en el rescato financiero a la compañía, se mantuvieron en la empresa, pero con menos participación accionaria.

En noviembre de 2022, los fondos extranjeros eligieron a cinco candidatos, el grupo Cueto a dos y Qatar Airways y Delta Air Lines a uno cada uno. La misma relación se repitió en otra elección de 2024.

Pero la propiedad se ha modificando en los últimos años, sobre todo tras el retorno de Latam Airlines a wall Street, con la conversión de acciones en ADR en julio de 2024.

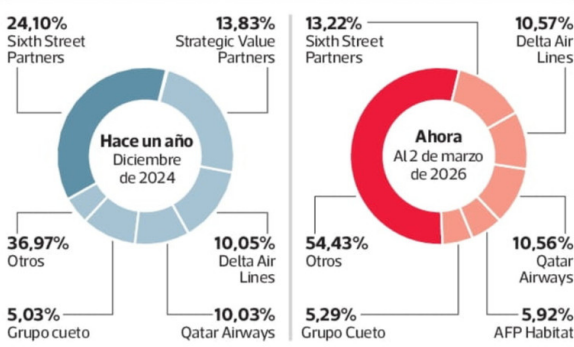
Si a fines de 2024, un 22,68% de la propiedad de Latam tenía forma de ADR, ese número descendió a un 8,57% al cierre de 2025. Lo que cambió es que grandes fondos han vendido su participación en Latam, recuperando parte importante de su inversión.

Los grandes accionistas internacionales eran dos: Sixth Street Partners y Strategic Value Partners. Mientras el primero tenía al cierre de 2024 un 24,1% de la propiedad, Strategic Value concentraba casi 14%. Casi 40%. Pero ambos fondos han realizado fuertes desinversiones el último año.

El último reporte 20F que Latam presentó en Estados Unidos asigna un 13,22% a Sixth Street Partners y ya no aparece Strategic Value. En 2022 Sixth Street propuso a tres directores, dos de ellos ejecutivos de la gestora y el independiente Antonio Gil, ex Moneda Asset. Otro director provenía de Strategic Value y el último era un ex ejecutivo de Embraer, que llegó en calidad de independiente, apoyado por los fondos extranjeros. Todo ese mapa cambiará el 23 de abril, cuando se realice la próxima junta anual de accionistas y deba renovarse la mesa por completo.

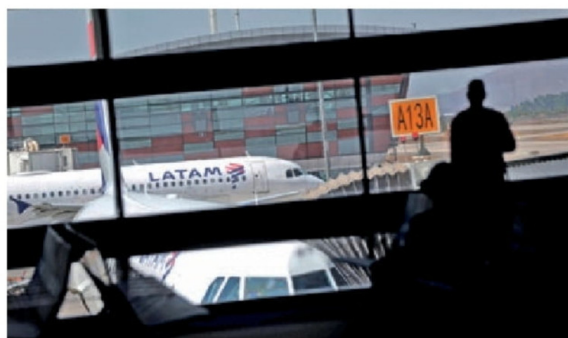
En el último año, la alianza formada por Delta, los Cueto y Qatar ha aumentado levemente su posición: a diciembre de 2023 sumaban 25,11% y al 2 de marzo de este año, según el último 20F, habían subido al 27,05%. Delta tiene 10,57%, Qatar un 10,56% y los Cueto el 5,29%. Ese grupo de socios elige desde 2022 los mismos cuatro representantes: Enrique (67) e Ignacio Cueto Plaza (62), históricos gestores de la aerolínea que son apoyados por varios accionistas; Sonia Villalobos (62),

LA ESTRUCTURA DE PROPIEDAD DE LATAM AIRLINES



FUENTE: Reportes 20F de Latam Airlines de 2024 y 2025.

LA TERCERA **LT**



elegida por Delta, y Alexander Wilcox (55), por Qatar.

Tras la desinversión de Strategic Value, su representante en la mesa renunció, por lo que hoy el directorio tiene ocho de los nueve asientos ocupados. El cargo vacante no ha sido llenado.

Los otros cuatro directores vigentes son Bornah Mogbel (43) y Michael Neruda (44), ejecutivos de Sixth Street, el ex Embraer Federico Curado (64) y Antonio Gil (56). To-

dos llegaron en 2022.

La renovación de abril tendrá nuevos invitados. A enero de este año, según registros oficiales, las AFP ya suman el 19,6% de la propiedad de la aerolínea, por lo que fácilmente podrán colocar dos directores. Según el último 20F, una administradora lidera las inversiones y tiene más acciones incluso que el grupo Cueto, los ex controladores de la empresa, hasta que aterrizó la pandemia del Covid en Chile: AFP Ha-

bitat suma al 2 de marzo un 5,92% de la propiedad.

La nueva Latam Airlines

Todos esos cambios en el accionariado tienen un contexto: una recuperación abrupta de los negocios de Latam Airlines. La aerolínea cerró 2025 con utilidades récord por segundo año consecutivo, con US\$1.460 millones. La compañía mejoró sus ganancias en un 50% versus lo registrado en el 2024. Todo ello repercutió en la valoración del mercado: la acción avanzó un 82,29% el año pasado, aunque en 2026 retrocede cerca de 10%.

"Hemos crecido en ingresos, hemos crecido en márgenes, pero también hemos crecido en la última línea, en la utilidad neta, de una manera muy consistente, alineada con nuestra estrategia de crecimiento rentable", explicaba al respecto el CFO del grupo, Ricardo Bottas, al dar a conocer estos resultados.

En 2025 la firma logró retomar los niveles de empleos que tenía previo a la pandemia. Al cierre del año Latam Airlines contabilizó 41.125 trabajadores, poco menos que los 41.729 que tenía al cierre de 2019, antes de la pandemia.

La dotación de Latam Airlines creció en 2025 un 6,3% versus los 38.663 trabajadores registrados en 2024 y ha incrementado su planta en más de 40% versus el 2020 cuando alcanzó su punto más bajo, con 29 mil trabajadores, en el año más duro para la industria aeronáutica mundial.

La firma ha logrado consolidarse como uno de los actores más relevantes en todos los mercados en los que opera. En sus reportes dice ser el líder en los segmentos domésticos de Chile (con 70% de participación), Perú (66%), Ecuador (50%) y Brasil (40%). En Colombia, en tanto, mantiene el segundo lugar con una cuota de 23%.

En el segmento internacional no detalla su posición en el mercado, pero precisa que donde mantiene mayor participación es en Perú con un 51%, seguido de Chile con un 45%. En el resto de los países tiene menos de un 5% de cuota. En Brasil tiene un 23%, en Ecuador un 15% y en Colombia apenas un 6%.

En su presentación de resultados de Latam Airlines del cierre del 2025, destacó que dentro de Sudamérica concentra el 40% de la capacidad, siendo el líder en asientos. Asimismo, ocupa el primer lugar en capacidad en vuelos entre Sudamérica y Oceanía con el 78% del total. También es líder en viajes entre Sudamérica y Norteamérica con un 33%. En rutas entre Sudamérica y Europa concentra el 13% de la capacidad. ●