

LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$94,5 MILLONES EN EL TERCER TRIMESTRE DE 2011

Santiago, Chile, 25 de octubre de 2011 – LAN Airlines S.A. (Bolsa de Comercio de Santiago: LAN / NYSE: LFL) una de las principales líneas aéreas de pasajeros y carga de América Latina, anunció hoy sus resultados financieros consolidados correspondientes al tercer trimestre terminado el 30 de septiembre de 2011. "LAN", o "la Compañía" hace referencia a la entidad consolidada que incluye líneas aéreas de pasajeros y de carga en América Latina. Estas cifras fueron preparadas de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera y están expresadas en dólares de Estados Unidos.

DESTACADOS

- LAN reportó una utilidad neta de US\$94,5 millones en el tercer trimestre de 2011, lo que representa una disminución de 11,0% comparado con los US\$106,2 millones alcanzados durante el tercer trimestre de 2010. Durante este trimestre los resultados fueron impulsados por el sólido crecimiento del tráfico, lo cual se vio reflejado en fuertes *yields* y factores de ocupación, tanto en el negocio de pasajeros como en el de carga. Esto fue parcialmente compensado por el impacto del proceso de reestructuración de la operación en Colombia como también, a nivel no operacional, por las diferencias de tipo de cambio debido a la depreciación de las monedas locales.
- Durante el tercer trimestre de 2011, los ingresos consolidados de LAN alcanzaron US\$1.486,5 millones, comparado con los US\$1.152,3 millones obtenidos en el mismo período en 2010, debido a un aumento de 32,6% en los ingresos de pasajeros y de 22,5% en los ingresos de carga. El crecimiento de los ingresos refleja la fortaleza en la demanda tanto en el negocio de carga como de pasajeros. Los ingresos de pasajeros y carga representaron respectivamente el 71,3% y 26,6% del total de los ingresos del trimestre.
- El resultado operacional del tercer trimestre de 2011 ascendió a US\$161,2 millones, lo que representa un aumento de 2,9% comparado con los US\$156,6 millones alcanzados durante el tercer trimestre de 2010. El margen operacional fue de 10,8%, con una disminución de 2,7 puntos comparado con un 13,6% alcanzado durante el tercer trimestre de 2010.
- Durante el trimestre, LAN ha sido capaz de compensar un aumento en el precio del combustible de 42,8% mediante un efectivo mecanismo de sobrecargo de combustible y una fuerte demanda, tanto en el negocio de pasajeros como el de carga, lo cual se ha visto reflejado en un sólido crecimiento de los *yields* y un aumento en los factores de ocupación.
- LAN continúa avanzando en el proceso de reestructuración de la operación en Colombia. Durante el tercer trimestre, la Compañía incurrió en costos asociados con el lanzamiento de la marca LAN en Colombia, programado para diciembre de 2011. Esto incluye pintar todos los aviones con los colores LAN, la migración de AIREs hacia los sistemas de LAN y el diseño de iniciativas de marketing enfocadas en la integración de Colombia a la red regional de la Compañía.
- En línea con el plan de expansión y renovación de flota de la Compañía, durante el tercer trimestre de 2011 se recibieron cuatro Airbus A320 y un Boeing 767-300 para el negocio de pasajeros.
- LAN y TAM han obtenido las aprobaciones del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) y de la autoridad antimonopolio de España para seguir adelante con el proceso de fusión de ambas compañías. No son necesarias otras aprobaciones de organismos antimonopolio en Europa. LAN y TAM presentaron un recurso de apelación ante la Corte Suprema de Chile objetando tres de las medidas de mitigación impuestas por el TDLC por ser, a juicio de las empresas, inconstitucionales y desproporcionadas. Las empresas creen que el proceso de apelación no retrasará los planes de LAN y TAM para llevar a cabo la transacción, la cual esperan poder concretar hacia fines del primer trimestre de 2012.

CONTACTOS EN CHILE

LAN Airlines S.A.
Investor Relations
investor_relations@lan.com
Tel: (56-2) 565-8785

CONTACTOS EN NUEVA YORK

i-advize Corporate Communications, Inc.
María Barona / Pete Majeski
lan@i-advize.com
Tel: (212) 406-3690

RESULTADOS TERCER TRIMESTRE DE 2011

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$94,5 millones para el tercer trimestre de 2011. La utilidad disminuyó en 11,0% en comparación con la alcanzada durante el tercer trimestre de 2010. En cuanto al resultado operacional, éste aumentó en un 2,9%, alcanzando US\$161,2 millones, con un margen operacional de 10,8%.

Durante el tercer trimestre de 2011, los ingresos consolidados de LAN aumentaron 29,0% comparado con el tercer trimestre de 2010. Los ingresos de pasajeros mostraron un alza de 32,6% durante el trimestre, impulsados por un continuo crecimiento del tráfico junto con un aumento de 16,6% en los *yields*. Durante el trimestre, el tráfico de pasajeros aumentó 13,7%, mientras que el factor de ocupación aumentó 1,6 puntos en relación al tercer trimestre de 2011 alcanzando 80,6%, siendo el más alto de la historia para un tercer trimestre. La capacidad medida en ASK aumentó en 11,4% y los ingresos por ASK crecieron un 19,0%. El alza de los *yields* de pasajeros durante el trimestre se debió principalmente a un incremento en el sobrecargo por combustible en línea con la variación del precio internacional del petróleo WTI y el *crack spread*, como también a un escenario de fuerte demanda.

El tráfico y la capacidad durante el tercer trimestre de 2011 incluyen las operaciones domésticas e internacionales de AIREs. El crecimiento en la capacidad está siendo dirigido a rutas regionales dentro de Sudamérica como también de largo alcance hacia Estados Unidos. Asimismo, el crecimiento experimentado durante este trimestre es el resultado de las nuevas rutas en las que LAN y sus compañías afiliadas comenzaron a operar durante el año 2010, entre las que se encuentra Lima – San Francisco en julio, Guayaquil – Galápagos en septiembre y Lima - Rosario en diciembre.

Durante el tercer trimestre de 2011, los ingresos de carga crecieron un 22,5%, reflejando continuidad en el crecimiento en los tráficos de carga, con los RTK aumentando 11,7%. La capacidad de carga creció 10,7% durante el trimestre, con lo cual el factor de ocupación aumentó 0,6 puntos en relación al tercer trimestre del año anterior, alcanzando 69,3%. El *yield* aumentó 9,7% en comparación con el tercer trimestre de 2010 impulsado por la mejora continua en herramientas de gestión de ingresos, optimización de itinerarios y un mayor traspaso de costos mediante sobrecargos de combustible, haciendo crecer los ingresos por ATK en 10,7% en relación al tercer trimestre de 2010.

La Compañía ha continuado incrementado selectivamente su capacidad en respuesta a la fuerte demanda en los principales mercados en que opera. El crecimiento de los flujos de importación de América Latina continuaron y los volúmenes de exportación se han recuperado, parcialmente impulsados por un resurgimiento gradual en las exportaciones de salmón. Este crecimiento en capacidad está siendo sustentado principalmente a través de tres Boeing 767-300F cargueros, recibidos entre noviembre 2010 y enero 2011 con el objetivo de aumentar las rutas desde América Latina hacia Norte América y Europa. Además, la Compañía continúa optimizando la capacidad de carga en las bodegas de los aviones de pasajeros, maximizando las sinergias de la integración de las operaciones de ambos negocios.

LAN continúa avanzando en el proceso de reestructuración de la operación en Colombia. Durante el tercer trimestre, la Compañía reconoció una pérdida operacional de US\$10 millones que incluye costos extraordinarios relacionados a mantenimiento y al lanzamiento de la marca LAN en Colombia, programado para diciembre de 2011. El cambio de marca incluye pintar todos los aviones con los colores LAN, la migración de AIREs hacia los sistemas de LAN y el diseño de iniciativas de marketing enfocadas en la integración de Colombia a la red regional de la Compañía.

Los costos operacionales crecieron 33,1% comparado con el tercer trimestre de 2010, mientras que los costos por ATK (incluyendo el gasto neto de intereses), aumentaron en un 20,5%. Excluyendo el combustible, los costos unitarios aumentaron un 11,4% principalmente por la apreciación promedio de las monedas locales durante el trimestre, mayores costos salariales, como también por los mayores gastos por arriendos y mantenimiento asociados a la incorporación de la flota de AIREs.

Durante el trimestre, los precios del combustible aumentaron en 42,8% en comparación con el tercer trimestre de 2010, lo cual generó mayores costos por este concepto por US\$133,8 millones. Sin embargo, LAN fue capaz de compensar este impacto debido al sólido crecimiento de la demanda, así como a través de la eficiencia de sus mecanismos de sobrecargo por combustible, tanto en el negocio de carga como en el de pasajeros. Esto se reflejó en el alza de 16,6% en el *yield* del negocio de pasajeros y 9,7% en el *yield* del negocio de carga. A partir de marzo 2011, los sobrecargos por combustible basados en el precio del WTI (*West Texas Intermediate*) incorporaron el *crack spread* (margen de refinación a partir del petróleo para producir el *jet fuel*, combustible utilizado por las aeronaves), de manera de estar mejor alineados a variaciones en el precio del *jet fuel*.

Adicionalmente, la estrategia financiera de cobertura generó una pérdida por US\$3,0 millones durante el trimestre. Para el cuarto trimestre de 2011, LAN tiene cubierto aproximadamente un 67% de su consumo estimado de combustible y aproximadamente un 34% para los primeros tres trimestres de 2012. La cobertura de combustible está constituida por una combinación de collares, swaps y opciones call en relación al WTI. En relación a las operaciones, frente a un escenario de mayores precios de combustible durante este año, la Compañía ha ajustado su capacidad en ciertas rutas.

El resultado no operacional de LAN durante el tercer trimestre de 2011 incluye una pérdida por diferencia de cambio debido a la depreciación de las monedas locales en base al 30 de junio de 2011, principalmente la depreciación en un 11% del peso chileno y en un 9% del peso colombiano, ambas frente al dólar de EE.UU. Además, los resultados no operacionales también incluyen un cargo extraordinario de UF 116.091 (US\$5,0 millones) como resultado de una transacción extrajudicial con la aerolínea chilena PAL en relación con el proceso de consulta ante el TDLC y su recurso de reclamación ante la Corte Suprema, con ocasión del proceso de fusión entre LAN y TAM.

LAN mantiene una sólida posición financiera, con niveles adecuados de liquidez y una sana estructura financiera, lo cual se ve reflejado en el rating BBB internacional asignado por la clasificadora de riesgo internacional Fitch. La Compañía es una de las pocas aerolíneas en el mundo clasificadas como *investment grade* o grado de inversión. Al cierre del trimestre, LAN contaba con US\$332,0 millones en caja, depósitos a plazo y valores negociables, lo que representa un 6,1% de los ingresos percibidos en los últimos doce meses. Al 30 de septiembre de 2011, la Compañía tiene un saldo de PDP (depósitos pre entrega de aviones, PDP por sus siglas en inglés) a favor de los fabricantes de aeronaves por US\$1.054,1 millones, siendo US\$526,3 millones pagados con fondos propios. Al 30 de septiembre de 2011, la Compañía mantiene líneas de crédito comprometidas por US\$160 millones. Adicionalmente, la Compañía prácticamente no tiene deuda de corto plazo, mientras que la deuda de largo plazo está relacionada principalmente al financiamiento de aviones, teniendo perfiles de pago de 12 a 15 años a tasas de interés competitivas.

Los resultados operacionales obtenidos durante el trimestre son evidencia de la capacidad de LAN para aprovechar las continuas oportunidades de crecimiento tanto en los mercados de carga como de pasajeros, fortaleciendo la posición de liderazgo de la Compañía en América Latina. Adicionalmente, los resultados reflejan la capacidad de LAN para enfrentar y mitigar los impactos de escenarios adversos como lo es la actual volatilidad en el precio del combustible. Sustentándose en su modelo de negocios diversificado y flexible, y en sus positivos resultados y sólido balance, LAN está continuamente mejorando su posición estratégica de largo plazo, aprovechando oportunidades, fortaleciendo su presencia de mercado y aumentando su competitividad.

CALCULO EBITDAR ⁽¹⁾

A continuación se presenta un cálculo del EBITDA de LAN (ganancias antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización) y EBITDAR (ganancias antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y renta de aviones), los que son considerados como indicadores útiles de desempeño operacional por la Compañía.

| EBITDAR (US\$ millones) | 3T11 | 3T10 | % Var. | Sep 11 | Sep 10 | % Var. |
|-----------------------------|----------|---------|----------|----------|----------|----------|
| Ingresos | 1.486,5 | 1.152,3 | 29,0% | 4.182,9 | 3.220,8 | 29,9% |
| Costos operacionales | -1.325,3 | -995,7 | 33,1% | -3.812,7 | -2.808,7 | 35,7% |
| Resultado Operacional | 161,2 | 156,6 | 2,9% | 370,3 | 412,1 | -10,2% |
| Depreciación y Amortización | 98,7 | 83,2 | 18,7% | 296,5 | 249,4 | 18,9% |
| EBITDA | 259,9 | 239,8 | 8,4% | 666,8 | 661,6 | 0,8% |
| EBITDA Margen | 17,5% | 20,8% | -3,3 pp. | 15,9% | 20,5% | -4,6 pp. |
| Renta de Aviones | 42,9 | 24,2 | 77,4% | 129,5 | 71,6 | 80,7% |
| EBITDAR | 302,8 | 264,0 | 14,7% | 796,2 | 733,2 | 8,6% |
| EBITDAR Margen | 20,4% | 22,9% | -2,5 pp. | 19,0% | 22,8% | -3,7 pp. |

(1) EBITDA y EBITDAR no son medidas contables y no deben ser consideradas aisladamente como substitutos para la utilidad neta calculada de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS). Adicionalmente, estos cálculos pueden no ser comparables a cálculos similares realizados por otras compañías.

EVENTOS RECIENTES

Acuerdo con TAM

El 13 de Agosto de 2010, LAN y TAM anunciaron que han suscrito un Memorándum de Entendimiento (MOU) no vinculante donde acuerdan llevar adelante su intención de asociar sus empresas en virtud de una sola entidad matriz que se llamaría LATAM Airlines Group. La asociación propuesta de LAN con TAM estaría dentro de los 10 grupos de aerolíneas más grandes del mundo.

LAN y TAM han obtenido las aprobaciones del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) y de la autoridad antimonopolio de España para seguir adelante con el proceso de fusión de ambas compañías. No son necesarias otras aprobaciones de organismos antimonopolio en Europa. LAN y TAM presentaron un recurso de apelación ante la Corte Suprema de Chile objetando tres de las medidas de mitigación impuestas por el TDLC por ser, a juicio de las empresas, inconstitucionales y desproporcionadas. Las empresas creen que el proceso de apelación no retrasará los planes de LAN y TAM para llevar a cabo la transacción, la cual esperan poder concretar hacia fines del primer trimestre de 2012.

Plan de Flota

En línea con la expansión de flota de la Compañía, durante el tercer trimestre de 2011, la Compañía recibió cuatro Airbus A320 y un Boeing 767-300 de pasajeros. Adicionalmente, LAN ha recibido durante el primer semestre de 2011, tres Airbus A319 y siete Airbus A320 de pasajeros destinados a los mercados doméstico y regional, y un Boeing 767-300F carguero destinado a servir el crecimiento de las operaciones en las rutas desde Latinoamérica hacia el norte. El plan de flota contempla la venta en 2011 de cinco Airbus A318, los cuales ya fueron vendidos.

Durante el resto de 2011, LAN espera recibir seis Airbus familia A320 para las operaciones doméstica y regional de pasajeros, además de dos Boeing 767-300 para las operaciones de pasajeros en rutas de largo alcance. Como resultado de la adquisición de AIREs, la flota de la Compañía actualmente incluye las aeronaves operadas por la aerolínea colombiana. Esta flota está compuesta por nueve Boeing 737-700, diez Dash 8-200 y cuatro Dash 8-Q400, siendo la totalidad arrendada.

Durante el 2012, LAN espera recibir trece Airbus familia A320 destinados a operar los mercados doméstico y regional, como también siete Boeing 767-300 y los primeros cinco Boeing 787-8 Dreamliner para rutas de largo alcance. Durante el 2012, el plan de flota de la Compañía también incluye la venta de cinco Airbus A318 y la devolución de dos Boeing 767-300 arrendados. Al mismo tiempo, devolverá tres Boeing 737-700 pertenecientes a AIREs. Respecto a la flota de carga, durante el 2012 la Compañía espera recibir dos Boeing 777F para la operación carguera.

El plan de flota estimado y la inversión asociada se muestra en la siguiente tabla:

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|------------|--------------|--------------|--------------|
| PASSENGER FLEET | | | | |
| Dash 8-200/Dash 8-Q400 | 14 | 14 | 14 | 11 |
| Boeing 737-700 | 9 | 6 | 6 | 2 |
| A321/A320/A319/A318 | 76 | 84 | 94 | 109 |
| B767-300 ER | 31 | 36 | 38 | 38 |
| B787 | - | 5 | 8 | 12 |
| A340-300 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| TOTAL PASSENGER FLEET | 135 | 150 | 165 | 177 |
| CARGO FLEET | | | | |
| 767-300 F | 12 | 12 | 12 | 12 |
| 777-200 F | 2 | 4 | 4 | 4 |
| TOTAL CARGO FLEET | 14 | 16 | 16 | 16 |
| TOTAL FLEET | 149 | 166 | 181 | 193 |
| Total Fleet Capex (US\$ millions) | 841 | 1,810 | 1,343 | 1,119 |

PERSPECTIVAS

Considerando las condiciones de mercado actuales, la Compañía espera un crecimiento en los ASK de pasajeros para el 2011 entre 14% y 16% y de entre 12% y 14% para el 2012, impulsado principalmente con el ingreso neto de 15 aeronaves de pasajeros. El crecimiento esperado de ATK de carga para 2011 se encuentra entre 12% y 14%, el que está siendo impulsado principalmente por la recepción de tres Boeing 767-300F cargueros entre noviembre 2010 y enero 2011. Para el 2012, LAN Cargo espera un crecimiento de la capacidad entre 7% y 9%, impulsado por la llegada de dos Boeing 777F cargueros durante el tercer trimestre.

RESULTADOS CONSOLIDADOS PARA EL TERCER TRIMESTRE

En el tercer trimestre de 2011 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$94,5 millones comparada con los US\$106,2 millones reportado en el tercer trimestre de 2010. El **margen neto** para el trimestre disminuyó de 9.2% en el tercer trimestre 2010 a 6,4% en el tercer trimestre de 2011.

El **resultado operacional** fue de US\$161,2 millones en el tercer trimestre de 2011, comparado con US\$156,6 millones en el tercer trimestre de 2010. El **margen operacional** en el trimestre bajó de 13,6% en 2010 a 10,8% en 2011.

Los **ingresos operacionales** aumentaron un 29,0% en comparación con el tercer trimestre de 2010 alcanzando US\$1,486.5 millones. Esto reflejó:

- un aumento de 32,6% en los **ingresos de pasajeros** a US\$1.060,3 millones,
- un aumento de 22,5% en los **ingresos de carga** a US\$395,2 millones, y
- una aumento de 3,5% en **otros ingresos** a US\$31,1 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron el 71,3% y 26,6% respectivamente del total del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 32,6% durante el trimestre, producto de un aumento de 13,7% en el tráfico combinado con un alza de 16,6% en los *yields*. El factor de ocupación aumentó de 78,9% a 80,6% debido a que el crecimiento de 11,4% de la capacidad fue menor al incremento en el tráfico. El crecimiento durante el tercer trimestre de 2011 tanto en capacidad como en tráfico incluye la incorporación de las operaciones domésticas e internacionales de AIRES. Los ingresos por ASK subieron un 19,0%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 21,1% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú, Ecuador y Colombia), además de un aumento de 10,7% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 68,6% del total del tráfico durante el trimestre. El *yield* subió un 16,6% principalmente producto de mayores sobrecargos por combustible y una robusta demanda.

Los **ingresos de carga** crecieron un 22,5% en el trimestre, producto de un aumento de 11,7% en el tráfico combinado con un aumento de 9,7% en los *yields*, reflejando el continuo crecimiento en la demanda por carga, mejores prácticas en la gestión de ingresos y optimización de itinerarios. La capacidad aumentó 10,7% durante el trimestre, como consecuencia, el factor de ocupación aumentó en 0,6 puntos a 69,3%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 10,7% con respecto al tercer trimestre de 2010.

Otros ingresos aumentaron 3,5% debido al aumento en los ingresos por servicios de turismo, lo cual fue compensado por la exclusión de los ingresos provenientes de Blue Express, la subsidiaria en el negocio de logística y courier que fue vendida a inicios de abril 2011.

Los **costos operacionales** aumentaron 33,1% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK) aumentaron 20,5% en comparación con el tercer trimestre de 2010. Mayores precios del combustible durante el trimestre generaron un aumento de costos por US\$133.8 millones, considerando los niveles actuales de consumo de combustible. El costo unitario excluyendo el combustible también aumentó 11,4% principalmente debido a la apreciación promedio de las monedas locales durante el trimestre, a mayores costos salariales, como también a los mayores gastos por arriendos y mantenimiento asociados a la incorporación de la flota de AIRES. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 31,8%, debido al aumento de dotación promedio en el trimestre, en línea con el crecimiento planificado por la Compañía en las operaciones, la incorporación de los empleados de AIRES y la apreciación promedio de las monedas locales en América Latina.

- Los **gastos por combustible aumentaron** 57,0% debido a un alza de 42,8% en los precios, combinado con un aumento de 10,9% en el consumo. Adicionalmente la Compañía reconoció una pérdida de US\$3,0 millones por cobertura de combustible, comparada con una pérdida de US\$4,6 millones durante el tercer trimestre de 2010.
 - Las **comisiones** aumentaron 22,6%, debido al aumento de 29,7% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, levemente compensado por una disminución en las comisiones promedio de 0,2 puntos porcentuales. Esta reducción se debe principalmente a menores comisiones en el negocio de carga.
 - El **ítem depreciación y amortización** creció 18,7% principalmente debido a la incorporación de 3 nuevos Airbus A319 entre enero y febrero 2011 como también 9 Airbus A320 entre octubre 2010 y mayo 2011 y 1 Boeing 767-300 en septiembre 2011.
 - **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 6,7%, principalmente debido a un aumento en gastos de tasas aeronáuticas y de *handling*, parcialmente compensado por menores costos relacionados con el arriendo de flota ACMI.
 - **El gasto de servicio a pasajeros** aumentó 12,6%, debido principalmente a un aumento de 29,1% en el número de pasajeros transportados.
 - El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 77,4% principalmente debido a los 5 Airbus A320 incorporados entre enero y septiembre de 2011 y a los 3 Boeing 767-300F cargueros incorporados a la flota entre noviembre 2010 y enero 2011. Además, este aumento considera la incorporación de la flota de AIRES, la que incluye 9 Boeing 737-700, 10 Dash 8-200 y 4 Dash 8-Q400.
 - El **gasto de mantenimiento** aumentó 60,2% por el aumento de la flota, incluyendo la incorporación de la flota de AIRES.
- Otros gastos operacionales** crecieron 15,4% debido a mayores gastos comerciales y mayores gastos en el sistema de distribución en línea con el crecimiento de las ventas.

Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** disminuyeron de US\$5,3 millones en el tercer trimestre 2010 a US\$1,1 millones, principalmente debido una caja promedio más baja durante el trimestre.
- Los **costos financieros** disminuyeron 9,6% ya que el aumento promedio en la deuda a largo plazo, relacionada al financiamiento de flota, fue compensado por el reconocimiento de intereses relacionados con el financiamiento de PDP (depósitos pre entrega de aviones, PDP por sus siglas en inglés), en línea con las políticas contables de la Compañía que se sustentan en las normas internacionales de contabilidad (IFRS).
- En el ítem **otros ingresos/costos**, la Compañía registró una pérdida de US\$12,9 millones, principalmente debido a pérdidas por diferencia de cambio, especialmente las relacionadas a la depreciación del tipo de cambio colombiano en base al 30 de junio de 2011. Está pérdida también incluye un cargo extraordinario de UF 116.091 (US\$5,0 millones) como resultado de una transacción extrajudicial con la aerolínea chilena PAL en relación con el proceso de consulta ante el TDLC y su recurso de reclamación ante la Corte Suprema, con ocasión del proceso de fusión entre LAN y TAM.

RESULTADOS CONSOLIDADOS PARA LOS PRIMEROS NUEVE MESES DE 2011

Para los primeros nueve meses de 2011 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$207,7 millones, comparada con los US\$255,1 millones reportado en el mismo periodo de 2010. El **margen neto** durante los primeros nueve meses de 2011 disminuyó de 7,9% en 2010 a 5,0% en 2011.

El **resultado operacional** fue de US\$370,3 millones en los primeros nueve meses de 2011, comparado con US\$412,1 en el mismo periodo de 2010. El **margen operacional** para este periodo cayó de 12,8% en 2010 a 8,9% en 2011.

Los **ingresos operacionales** aumentaron un 29,9% en comparación con los primeros nueve meses de 2010, alcanzando US\$4.182,9 millones. Esto reflejó:

- un aumento de 32,1% en los **ingresos de pasajeros** a US\$2.935,4 millones,
- un aumento de 26,1% en los **ingresos de carga** a US\$1.148,1 millones, y
- un aumento de 11,9 % en **otros ingresos** a US\$99,5 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente el 70,2% y 27,4% del total de los ingresos del semestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 32,1% durante los primeros nueve meses de 2011, producto de un aumento de 17,9% en el tráfico combinado con un alza de 12,1% en los *yields*. El factor de ocupación aumentó de 77,0% a 79,8% debido a que el crecimiento de 13,8% de la capacidad fue menor al incremento en el tráfico. El crecimiento durante los primeros nueve meses de 2011 tanto en capacidad como tráfico refleja la incorporación de las operaciones domésticas e internacionales de AIREs. Los ingresos por ASK subieron un 16,1%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 22,8% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú, Ecuador y Colombia), además de un aumento de 15,7% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 68,7% del total del tráfico durante los primeros nueve meses de 2011. El *yield* subió un 12,1% por mayores sobrecargos por combustible y una robusta demanda.

Los **ingresos de carga** crecieron un 26,1% durante los primeros nueve meses de 2011, producto de un aumento de 12,1% en el tráfico combinado con un aumento de 12,5% en los *yields*, reflejando el continuo crecimiento en la demanda por carga y mayores sobrecargos por combustible como también mejores prácticas en la gestión de ingresos y optimización de itinerarios. La capacidad aumentó 13,4% durante los primeros nueve meses de 2011. Como consecuencia, el factor de ocupación se redujo en 0,8 puntos a 68,7%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 11,2% con respecto a los primeros nueve meses de 2010.

Otros ingresos aumentaron 11,9% principalmente debido a mayores ingresos percibidos por servicios de turismo, parcialmente compensado por la exclusión de ingresos provenientes de Blue Express, la subsidiaria en el negocio de logística y courier que fue vendida a inicios de abril 2011.

Los **costos operacionales** aumentaron 35,7% durante los primeros nueve meses de 2011, mientras los costos por unidad (ATK) aumentaron 18,9% en comparación al mismo periodo de 2010. Mayores precios del combustible durante los primeros nueve meses de 2011 generaron un aumento de costos por combustible por US\$327,6 millones, considerando los niveles actuales de consumo de combustible. El costo unitario excluyendo el combustible también aumentó 12,4% principalmente debido a la apreciación promedio en las monedas locales en los primeros nueve meses de 2011, mayores costos salariales, como también a los mayores gastos por arriendos y mantenimiento asociados a la incorporación de la flota de AIREs. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 34,7%, debido al aumento de dotación promedio en el período, en línea con el crecimiento planificado por la Compañía en las operaciones, y la incorporación de los empleados de AIREs y a la apreciación promedio de las monedas locales en América Latina.
- Los **gastos por combustible aumentaron** 52,1% debido a un alza de 40,4% en los precios, combinado con un aumento de 12,5% en el consumo. Adicionalmente la Compañía reconoció una utilidad de US\$39,7 millones por cobertura de combustible, comparada con una pérdida de US\$5,9 millones durante los primeros nueve meses de 2010.
- Las **comisiones** aumentaron 23,2%, debido al aumento de 30,4% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, parcialmente compensado por una reducción de 0,2 puntos en las comisiones promedio. Esta reducción se debe principalmente a menores comisiones en el negocio de carga.
- El **ítem depreciación y amortización** creció 18,9% principalmente debido a la incorporación de 3 nuevos Airbus A319 entre enero y febrero 2011 como también 9 Airbus A320 entre octubre 2010 y mayo 2011 y 1 Boeing 767-300 en septiembre 2011.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 17,5%, principalmente debido a un aumento en gastos de tasas aeronáuticas y de *handling*, en línea con el crecimiento en las operaciones parcialmente compensado por menores costos relacionados con el arriendo de flota ACMI.
- El **gasto de servicio a pasajeros** aumentó 24,9%, debido principalmente a un aumento de 31,5% en el número de pasajeros transportados y a mayores compensaciones pagadas a pasajeros durante el período.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 80,7% principalmente debido a los 5 Airbus A320 incorporados entre enero y septiembre de 2011, 3 Boeing 767-300F cargueros incorporados a la flota entre noviembre 2010 y enero 2011. Adicionalmente, este aumento considera la incorporación de la flota de AIREs, la que incluye 9 Boeing 737-700, 10 Dash 8-200 y 4 Dash 8-Q400.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 53,0% por el aumento de la flota, incluyendo la incorporación de la flota de AIREs.
- **Otros gastos operacionales** crecieron 25,6% debido a mayores gastos comerciales y costos en el sistema de distribución en línea con el crecimiento de la operación. Adicionalmente, se reconocieron gastos asociados a las transacciones con TAM y AIREs.

Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** disminuyeron de US\$10,4 millones a US\$9,7 millones durante los primeros nueve meses de 2011, principalmente debido una caja promedio más baja durante el período.
- Los **costos financieros** disminuyeron 10,2% ya que el aumento promedio en la deuda a largo plazo, relacionada al financiamiento de flota, fue compensado por el reconocimiento de intereses relacionados con el financiamiento de PDP (depósitos pre entrega de aviones, PDP por sus siglas en inglés) en línea con las políticas contables de la Compañía que se sustentan en las normas internacionales de contabilidad (IFRS).
- En el ítem **otros ingresos/costos**, la Compañía registró una pérdida de US\$30,2 millones, la que incorpora la pérdida originada por el acuerdo judicial en el negocio de carga de US\$ 66 millones, siendo parcialmente compensada por la ganancia registrada por la venta de Blue Express de US\$ 45 millones y ganancias por tipo de cambio especialmente relacionadas a la apreciación del tipo de cambio colombiano. Está pérdida también incluye un cargo extraordinario de UF 116.091 (US\$5,0 millones) como resultado de una transacción extrajudicial con la aerolínea chilena PAL en relación con el proceso de consulta ante el TDLC y su recurso de reclamación ante la Corte Suprema, con ocasión del proceso de fusión entre LAN y TAM.

Acerca de LAN

LAN Airlines es una de las aerolíneas líderes de Latinoamérica en el transporte de pasajeros y carga. La Compañía sirve alrededor de 70 destinos en el mundo a través de una extensa red que ofrece amplia conectividad dentro de la región uniendo, a su vez, Latinoamérica con Estados Unidos, Europa y el Pacífico Sur. A través de diversos acuerdos de códigos compartidos, LAN Airlines y sus filiales sirven adicionalmente otros 70 puntos internacionales. LAN Airlines y sus filiales lideran los mercados domésticos de Chile y Perú, además de tener una importante presencia en las rutas nacionales de Argentina y Ecuador. Adicionalmente, en noviembre de 2011 LAN adquirió la aerolínea colombiana AIRES.

Actualmente LAN Airlines y sus filiales operan 127 aviones de pasajeros mientras LAN CARGO y sus filiales cuentan con 14 aeronaves de carga, con una de las flotas más modernas del mundo, lo que ha significado mayor eficiencia y una significativa reducción de las emisiones de CO₂, reflejando así su importante compromiso con la protección del medio ambiente.

LAN es una de las pocas aerolíneas en el mundo clasificadas como Investment Grade (BBB). Sus estándares internacionales de calidad le han valido ser miembro de **oneworld™**, la alianza global de aerolíneas que LAN integra desde hace 10 años y que reúne a las mejores compañías a nivel mundial. Para más información visite www.lan.com o www.oneworldalliance.com.

Nota sobre las declaraciones de expectativas futuras

Este reporte contiene declaraciones sobre expectativas futuras. Estas pueden incluir palabras como “anticipa”, “estima”, “espera”, “proyecta” “pretende”, “planea”, “cree” u otras expresiones similares. Las declaraciones sobre expectativas futuras no representan hechos históricos, incluyendo las declaraciones sobre las creencias y expectativas de la Compañía. Estas declaraciones se basan en los planes actuales, estimaciones y proyecciones, y por lo tanto no deben ser sobrevaloradas. Las declaraciones sobre expectativas futuras conllevan ciertos riesgos e incertidumbres. La Compañía advierte que un número importante de factores pueden causar que los resultados actuales difieran materialmente de aquellos contenidos en cualquier declaración sobre expectativas futuras. Estos factores e incertidumbres incluyen particularmente las descritas en el documento que la Compañía presentó a la U.S. Securities and Exchange Commission. Declaraciones sobre expectativas futuras hacen relación solo a la fecha en que son hechas, y la Compañía no se hace responsable de actualizar públicamente ninguna de ellas, existiendo nueva información, eventos futuros u otros.

Este comunicado se refiere a una propuesta de combinación de negocios entre Lan Airlines S.A. (“LAN”) y TAM S.A., la que será objeto de una declaración de registro y prospecto que se presentará ante la SEC por LAN y de la cual se formará una nueva entidad con respecto a esa combinación. Este sitio web no es un sustituto de la declaración de registro, del prospecto o de los materiales de oferta que LAN y la nueva entidad presentarán ante la SEC o cualquier otro documento que se pueda presentar a la SEC o enviar a los accionistas en relación con la combinación de negocios propuesta. LOS INVERSORES Y TENEDORES DE VALORES DEBEN LEER LA DECLARACIÓN DE INSCRIPCIÓN, PROSPECTO, DOCUMENTOS DE OFERTA DE CAMBIO Y TODOS OTROS DOCUMENTOS RELEVANTES PRESENTADOS O QUE SERÁN PRESENTADOS ANTE LA SEC A MEDIDA QUE SE ENCUENTREN DISPONIBLES PUES CONTENDRÁN INFORMACIÓN IMPORTANTE SOBRE LA COMBINACIÓN DE NEGOCIOS PROPUESTA. Todos esos documentos, de presentarse, estarán disponibles de forma gratuita en la página web de la SEC (www.sec.gov) o enviando directamente una solicitud al departamento de Relaciones con Inversionistas de LAN a 56-2-565-8785 o por correo electrónico a investor.relations@lan.com, o al departamento de Relaciones con Inversionistas de TAM, a 55-11-5582-9715 o por correo electrónico a invest@tam.com.br.

LAN Airlines S.A.
Estado de Resultados Consolidado (en miles de US\$)

| | Para el trimestre terminado el 30 de septiembre | | | Para los nueve meses terminados el 30 de septiembre | | |
|--|--|------------------|---------------|--|-------------------|---------------|
| | 2011 | 2010 | Var. % | 2011 | 2010 | Var. % |
| INGRESOS | | | | | | |
| Pasajeros | 1.060.254 | 799.700 | 32,6% | 2.935.390 | 2.221.369 | 32,1% |
| Carga | 395.189 | 322.592 | 22,5% | 1.148.072 | 910.554 | 26,1% |
| Otros | 31.077 | 30.038 | 3,5% | 99.473 | 88.926 | 11,9% |
| TOTAL INGRESOS OPERACIONALES | 1.486.520 | 1.152.330 | 29,0% | 4.182.935 | 3.220.849 | 29,9% |
| COSTOS | | | | | | |
| Remuneraciones | -268.116 | -203.486 | 31,8% | -761.651 | -565.397 | 34,7% |
| Combustible | -461.524 | -294.013 | 57,0% | -1.282.304 | -843.131 | 52,1% |
| Comisiones | -55.499 | -45.269 | 22,6% | -153.779 | -124.850 | 23,2% |
| Depreciación y Amortización | -98.728 | -83.188 | 18,7% | -296.505 | -249.420 | 18,9% |
| Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje | -165.911 | -155.468 | 6,7% | -495.792 | -421.901 | 17,5% |
| Servicio a Pasajeros | -34.729 | -30.839 | 12,6% | -102.670 | -82.215 | 24,9% |
| Arriendo de Aviones | -42.861 | -24.166 | 77,4% | -129.458 | -71.646 | 80,7% |
| Mantenimiento | -50.619 | -31.600 | 60,2% | -139.424 | -91.118 | 53,0% |
| Otros Costos Operacionales | -147.317 | -127.687 | 15,4% | -451.090 | -359.029 | 25,6% |
| TOTAL COSTOS OPERACIONALES | -1.325.304 | -995.716 | 33,1% | -3.812.673 | -2.808.707 | 35,7% |
| RESULTADO OPERACIONAL | 161.216 | 156.614 | 2,9% | 370.262 | 412.142 | -10,2% |
| <i>Margen Operacional</i> | 10,8% | 13,6% | -2,7 pp | 8,9% | 12,8% | -3,9 pp |
| Ingresos Financieros | 1.063 | 5.284 | -79,9% | 9.687 | 10.390 | -6,8% |
| Gastos Financieros | -34.398 | -38.045 | -9,6% | -104.610 | -116.545 | -10,2% |
| Otros Ingresos / Costos | -12.913 | 5.400 | -339,1% | -30.174 | 713 | -4332,0% |
| UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO | 114.968 | 129.253 | -11,1% | 245.165 | 306.700 | -20,1% |
| Impuestos | -17.661 | -20.157 | -12,4% | -40.941 | -50.227 | -18,5% |
| UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO | 97.307 | 109.096 | -10,8% | 204.224 | 256.473 | -20,4% |
| Atribuible a: | | | | | | |
| Inversionistas de la Matriz | 94.513 | 106.214 | -11,0% | 207.697 | 255.142 | -18,6% |
| Interes Minoritario | 2.794 | 2.882 | -3,1% | -3.473 | 1.331 | -360,9% |
| UTILIDAD NETA | 94.513 | 106.214 | -11,0% | 207.697 | 255.142 | -18,6% |
| <i>Margen Neto</i> | 6,4% | 9,2% | -2,9 pp | 5,0% | 7,9% | -3,0 pp |
| Tasa Efectiva de Impuestos | 15,7% | 16,0% | | 16,5% | 16,4% | |
| Total de Acciones | 339.358.209 | 338.790.909 | | 339.358.209 | 338.790.909 | |
| Utilidad Neta por Acción (US\$) | 0,28 | 0,31 | -11,2% | 0,61 | 0,75 | -18,7% |

LAN Airlines S.A.
Estadísticas Operacionales Consolidadas

| | Para el trimestre terminado el 30 de septiembre | | | Para los nueve meses terminados el 30 de septiembre | | |
|--|--|--------|--------|--|--------|---------|
| | 2011 | 2010 | Var. % | 2011 | 2010 | Var. % |
| Sistema | | | | | | |
| ATKs (millones) | 2.532 | 2.295 | 10,3% | 7.457 | 6.581 | 13,3% |
| ASKs (millones) | 12.212 | 10.960 | 11,4% | 35.542 | 31.221 | 13,8% |
| RTKs (millones) | 1.773 | 1.575 | 12,6% | 5.188 | 4.514 | 15,0% |
| RPKs (millones) | 9.839 | 8.650 | 13,7% | 28.347 | 24.052 | 17,9% |
| Factor de Ocupación (basado en ATKs)% | 70,0% | 68,6% | 1,4 pp | 69,6% | 68,6% | 1,0 pp |
| Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)% | 64,0% | 61,0% | 3,0 pp | 64,9% | 61,9% | 3,0 pp |
| Yield basado en RTKs (US Centavos) | 82,1 | 71,3 | 15,2% | 78,7 | 69,4 | 13,4% |
| Ingresos Operacionales por ATK (US Centavos) | 57,5 | 48,9 | 17,5% | 54,8 | 47,6 | 15,1% |
| Costos Operacionales por ATK (US Centavos) | 52,5 | 43,5 | 20,7% | 51,1 | 42,9 | 19,0% |
| Galones de Combustible Utilizados (millones) | 135,6 | 109,3 | 24,1% | 393,6 | 310,8 | 26,7% |
| Distancia Ruta Promedio (miles de km) | 1,681 | 1,909 | -11,9% | 1,721 | 1,920 | -10,4% |
| Número Total de Empleados | 21.216 | 18.201 | 16,6% | 21.216 | 18.201 | 16,6% |
| Pasajeros | | | | | | |
| ASKs (millones) | 12.212 | 10.960 | 11,4% | 35.542 | 31.221 | 13,8% |
| RPKs (millones) | 9.839 | 8.650 | 13,7% | 28.347 | 24.052 | 17,9% |
| RTKs (millones) | 884 | 778 | 13,6% | 2.555 | 2.165 | 18,0% |
| Pasajeros Transportados (miles) | 5.852 | 4.532 | 29,1% | 16.474 | 12.526 | 31,5% |
| Factor de Ocupación (basado en ASKs) % | 80,6% | 78,9% | 1,6 pp | 79,8% | 77,0% | 2,7 pp |
| Yield basado en RPKs (US Centavos) | 10,8 | 9,2 | 16,6% | 10,4 | 9,2 | 12,1% |
| Yield basado en RTKs (US Centavos) | 119,9 | 102,7 | 16,7% | 114,9 | 102,6 | 11,9% |
| Ingresos por ASK (US Centavos) | 8,7 | 7,3 | 19,0% | 8,3 | 7,1 | 16,1% |
| Carga | | | | | | |
| ATKs (millones) | 1.283 | 1.159 | 10,7% | 3.833 | 3.381 | 13,4% |
| RTKs (millones) | 889 | 796 | 11,7% | 2.633 | 2.349 | 12,1% |
| Toneladas Transportadas (miles) | 216 | 194 | 11,6% | 638 | 564 | 13,0% |
| Factor de Ocupación (basado en ATKs) % | 69,3% | 68,7% | 0,6 pp | 68,7% | 69,5% | -0,8 pp |
| Yield basado en RTKs (US Centavos) | 44,5 | 40,5 | 9,7% | 43,6 | 38,8 | 12,5% |
| Ingresos por ATK (US Centavos) | 30,8 | 27,8 | 10,7% | 30,0 | 26,9 | 11,2% |

LAN Airlines S.A.
Información Resumida de Balance (en miles de US\$)

| | Al 30 de septiembre de 2011 | Al 31 de diciembre de 2010 |
|---|--------------------------------|-------------------------------|
| Total Activos | 7.072.501 | 6.785.897 |
| Total Pasivos | 5.735.157 | 5.485.837 |
| Total Patrimonio (*) | 1.337.344 | 1.300.060 |
| Total Pasivos & Patrimonio | 7.072.501 | 6.785.897 |
| Cálculo Deuda Neta: | | |
| Obligaciones con bancos e instituciones financieras corto y largo plazo | 2.880.138 | 2.717.722 |
| Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo | 333.352 | 227.571 |
| Otros pasivos corto plazo y largo plazo | 325.651 | 314.372 |
| Caja y valores negociables | -331.952 | -737.093 |
| Deuda Neta Total | 3.207.189 | 2.522.572 |

(*) Bajo IFRS el Patrimonio incluye Interés Minoritario, el que alcanzó MUS\$ -4.126 a septiembre de 2011 y MUS\$ 3.246 a diciembre de 2010

LAN Airlines S.A.
Flota Consolidada

| | Al 30 de septiembre de 2011 | | Total |
|------------------------|-----------------------------|-----------|------------|
| | Arrendados | Propios | |
| Flota Pasajeros | | | |
| Dash 8-200 | 10 | 0 | 10 |
| Dash 8-Q400 | 4 | 0 | 4 |
| Boeing 737-700 | 9 | 0 | 9 |
| Airbus A318-100 | 0 | 10 | 10 |
| Airbus A319-100 | 0 | 23 | 23 |
| Airbus A320-200 | 9 | 28 | 37 |
| Boeing 767-300 | 10 | 19 | 29 |
| Airbus A340-300 | 1 | 4 | 5 |
| TOTAL | 43 | 84 | 127 |
| Flota Carga | | | |
| Boeing 777-200F | 2 | 0 | 2 |
| Boeing 767-300F | 4 | 8 | 12 |
| TOTAL | 6 | 8 | 14 |
| TOTAL FLOTA | 49 | 92 | 141 |

Nota: La tabla no incluye un avión Boeing 767-200 arrendado a Aerovías de México S.A.