

LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$320,2 MILLONES EN EL EJERCICIO 2011 Y US\$112,5 MILLONES EN EL CUARTO TRIMESTRE DE 2011

Santiago, Chile, 31 de enero de 2012 – 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 cuarto trimestre terminado el 31 de diciembre 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\$320,2 millones en el ejercicio 2011. Durante 2011 los resultados fueron impulsados por una sólida demanda, fuertes *yields* y altos factores de ocupación, tanto en las operaciones de pasajeros como de carga. Sin embargo, la utilidad neta disminuyó 23,7% comparada con los US\$419,7 millones del ejercicio 2010, principalmente debido al impacto del proceso de reestructuración de la operación en Colombia y la presencia de una nube de ceniza volcánica – provocada por una erupción en el Complejo Volcánico Puyehue (Cordón Caulle) -, y que interrumpió el tráfico aéreo a lo largo de la región, así como el impacto derivado de los mayores precios de los combustibles, que no fue completamente compensado por los mecanismos de sobrecargo de combustible.
- Para el ejercicio 2011, el resultado operacional ascendió a US\$539,7 millones, una disminución de 13,4% comparado con los US\$622,9 millones del ejercicio 2010. El margen operacional fue de 9,4%, 4,3 puntos menos que el 13,8% alcanzado en 2010.
- Para el cuarto trimestre de 2011, LAN reportó una utilidad neta de US\$112,5 millones, lo que representa una disminución de 31,6% comparado con los US\$164,6 millones alcanzados durante el cuarto trimestre de 2010. Los resultados del cuarto trimestre de 2011 reflejan los costos relacionados con el proceso de reestructuración de la operación en Colombia y los efectos derivados de la nube de ceniza volcánica – provocada por una erupción en el Complejo Volcánico Puyehue (Cordón Caulle) - en las operaciones domésticas de Chile y Argentina, así como el aumento de 28,8% en el precio del combustible, que no fue completamente compensado por los mecanismos de sobrecargo de combustible. Sin embargo, LAN continuó mostrando un sólido crecimiento del tráfico y mayores *yields* tanto en las operaciones de pasajeros como de carga.
- El resultado operacional alcanzó US\$169,5 millones en el cuarto trimestre de 2011, una disminución de 19,6% comparado con los US\$210,7 millones del cuarto trimestre de 2010. El margen operacional fue de 11,0% comparado con el 16,2% alcanzado en el cuarto trimestre del 2010.
- Durante el cuarto trimestre de 2011, los ingresos consolidados de LAN alcanzaron US\$1.535,3 millones, comparado con los US\$1.302,5 millones obtenidos en el cuarto trimestre de 2010, debido a un aumento de 20,8% en los ingresos de pasajeros y de 15,8% en los ingresos de carga. El crecimiento de los ingresos continúa reflejando las sólidas tendencias de la demanda tanto en las operaciones de carga como de pasajeros. Los ingresos de pasajeros y carga representaron respectivamente el 69,9% y 27,9% del total de los ingresos durante el cuarto trimestre de 2011.
- En diciembre de 2011, la Compañía realizó el lanzamiento de LAN en Colombia, un paso significativo en el exitoso proceso de reestructuración de la operación en Colombia durante 2011. En el cuarto trimestre de 2011, LAN reconoció una pérdida operacional de US\$21 millones por las operaciones de pasajeros en Colombia. Esta pérdida incluye costos significativos relacionados con el proceso de cambio de marca, el

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

traspaso de LAN Colombia a los sistemas computacionales de LAN, campañas de marketing enfocadas en la integración de Colombia a la red regional de LAN, y costos extraordinarios de mantenimiento.

- En línea con el plan de expansión y renovación de flota de la Compañía, durante el cuarto trimestre de 2011 se recibieron 1 Airbus A319, 5 Airbus A320 y 2 Boeing 767-300 para el negocio de pasajeros.
- Durante el cuarto trimestre de 2011, LAN y TAM S.A. ("TAM") continuaron avanzando en el proceso de fusión para crear LATAM Airlines Group S.A. ("Grupo LATAM"). Las compañías han obtenido todas las aprobaciones antimonopolio y de accionistas requeridas, y están actualmente en proceso de registrar la transacción en las autoridades de valores pertinentes. LAN iniciará la oferta pública inmediatamente después de que todos los registros necesarios con las autoridades de valores estén completos y que la Corte Suprema de Chile haya resuelto la apelación pendiente de LAN respecto a tres de las medidas de mitigación impuestas por el TDLC (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia). La Compañía espera que esto ocurra antes del término del primer trimestre de 2012.
- En enero de 2012, LAN y TAM anunciaron una revisión de las estimaciones de sinergias que se esperan alcanzar a través del proceso de fusión de las dos aerolíneas. LAN y TAM estiman que producto de las sinergias derivadas de la fusión, el resultado operacional de LATAM aumentaría en un monto entre US\$600 millones y US\$700 millones, antes de depreciación e impuestos, a partir del cuarto año de la ejecución de la transacción. Esto representa un aumento de entre un 50% a un 75% de la estimación inicial de sinergias de US\$400 millones, anunciado en agosto de 2010.

RESULTADOS CUARTO TRIMESTRE DE 2011

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$112,5 millones para el cuarto trimestre de 2011. La utilidad disminuyó en 31,6% en comparación con la utilidad alcanzada durante el cuarto trimestre de 2010. En cuanto al resultado operacional, éste disminuyó en un 19,6%, alcanzando US\$169,5 millones, con un margen operacional de 11,0%. Los resultados durante el cuarto trimestre de 2011 fueron impactados por el continuo proceso de reestructuración de la operación en Colombia, y los efectos derivados de la nube de ceniza volcánica – provocada por una erupción en el Complejo Volcánico Puyehue (Cordón Caulle) - en las operaciones de Chile y Argentina, así como el impacto de un aumento de 28,8% en el precio del combustible, comparado con el cuarto trimestre de 2010. Sin embargo, LAN continuó mostrando un sólido crecimiento del tráfico y mayores *yields* tanto en las operaciones a nivel de pasajeros como de carga.

Durante el cuarto trimestre de 2011, los ingresos consolidados de LAN aumentaron 17,9% comparado con el cuarto trimestre de 2010. Los ingresos de pasajeros mostraron un alza de 20,8% durante el trimestre, impulsados por un continuo crecimiento del tráfico junto con un aumento de 9,1% en los *yields*. Durante el trimestre, el tráfico de pasajeros aumentó 10,8%, mientras que el factor de ocupación disminuyó 1,8 puntos en relación al cuarto trimestre de 2010, alcanzando 79,9%. La capacidad medida en ASK aumentó en 13,3% y los ingresos por ASK crecieron un 6,7%. 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*.

El tráfico de pasajeros y la capacidad durante el cuarto trimestre de 2011 incluyen las operaciones de pasajeros domésticas e internacionales de LAN Colombia. El crecimiento en la capacidad se centró principalmente en las rutas domésticas dentro de Chile, las rutas regionales dentro de Sudamérica y las rutas de largo alcance hacia Estados Unidos. Esta expansión fue parcialmente compensada por una disminución de la capacidad en las rutas de largo alcance a Europa como resultado de cambios de itinerario implementados en 2011, principalmente la cancelación de la ruta entre Madrid y París en julio de 2011.

Durante el cuarto trimestre de 2011, los ingresos de carga crecieron un 15,8%, reflejando continuidad en el crecimiento en los tráficos de carga, con los RTK aumentando 10,0%. La capacidad de carga creció 9,8% durante el trimestre, con lo cual el factor de ocupación aumentó 0,2 puntos en relación al cuarto trimestre del año anterior, alcanzando 72,0%. El *yield* aumentó 5,2% en comparación con el cuarto 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 5,4% en relación al cuarto trimestre de 2010.

La Compañía ha continuado incrementando selectivamente su capacidad en respuesta a la demanda en los principales mercados en que opera. El crecimiento de los flujos de importación de América Latina continuaron, pero la debilidad de los mercados de carga a nivel global han impulsado competencia adicional a Sudamérica,

especialmente Brasil. Por otro lado, los volúmenes de exportación se han recuperado, parcialmente impulsados por un resurgimiento gradual en las exportaciones de salmón desde Chile. 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 la capacidad en 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. En Diciembre de 2011, la Compañía realizó el lanzamiento de LAN en Colombia, un paso significativo en el exitoso proceso de reestructuración de la operación en Colombia durante 2011. En el cuarto trimestre de 2011, LAN reconoció una pérdida operacional de US\$21 millones por las operaciones de pasajeros en Colombia. Esta pérdida incluye costos significativos relacionados con el proceso de cambio de marca, el traspaso de LAN Colombia a los sistemas computacionales de LAN, campañas de marketing enfocadas en la integración de Colombia a la red regional de LAN, y costos extraordinarios de mantenimiento.

Los costos operacionales crecieron 25,1% comparado con el cuarto trimestre de 2010, mientras que los costos por ATK (incluyendo el gasto neto de intereses), aumentaron en un 15,7%. Excluyendo el combustible, los costos unitarios aumentaron un 7,7% principalmente por mayores costos relativos a la consolidación de las operaciones de LAN en Colombia.

Durante el trimestre, los precios del combustible aumentaron en 28,8% en comparación con el cuarto trimestre de 2010, lo cual generó mayores costos por este concepto por US\$98,6 millones. Sin embargo, LAN fue capaz de compensar en parte este impacto a través de sus mecanismos de sobrecargo por combustible, tanto en las operaciones de carga como en el de pasajeros. 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 ganancia por US\$0,2 millones durante el trimestre. LAN ha cubierto aproximadamente un 34% de su consumo estimado de combustible 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. Además de los mecanismos de sobrecargo y las estrategias de cobertura para los combustibles, la Compañía también ajustó su capacidad en ciertas rutas durante 2011 con el fin de mitigar el impacto del aumento de los precios del combustible en sus operaciones.

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\$472,5 millones en caja, depósitos a plazo y valores negociables, lo que representa un 8,3% de los ingresos percibidos en los últimos doce meses. Al 31 de diciembre 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\$997,5 millones, siendo US\$524,6 millones pagados con fondos propios. En 2011, la Compañía mantiene líneas de crédito comprometidas por US\$208 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 la actual volatilidad en el precio del combustible y los desastres naturales. 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)	4T11	4T10	% Var.	Dic 11	Dic 10	% Var.
Ingresos	1.535,3	1.302,5	17,9%	5.718,2	4.523,3	26,4%
Costos operacionales	-1.365,8	-1.091,7	25,1%	-5.178,5	-3.900,4	32,8%
Resultado Operacional	169,5	210,7	-19,6%	539,7	622,9	-13,4%
Depreciación y Amortización	108,2	92,3	17,2%	404,7	341,7	18,4%
EBITDA	277,6	303,0	-8,4%	944,4	964,6	-2,1%
EBITDA Margen	18,1%	23,3%	-5,2 pp.	16,5%	21,3%	-4,8 pp.
Renta de Aviones	44,7	26,9	66,1%	174,2	98,6	76,7%
EBITDAR	322,4	330,0	-2,3%	1.118,6	1.063,2	5,2%
EBITDAR Margen	21,0%	25,3%	-4,3 pp.	19,6%	23,5%	-3,9 pp.

(1) EBITDA y EBITDAR no son medidas contables y no deben ser consideradas aisladamente como sustitutos 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 avanzado exitosamente en el cumplimiento de todos los requisitos para la ejecución de la fusión. Durante el cuarto trimestre de 2011, la transacción recibió la aprobación del CADE, la autoridad antimonopolio de Brasil, la última de las aprobaciones antimonopolio necesaria para la fusión. El 21 de Diciembre de 2011, LAN realizó una Junta Extraordinaria de Accionistas donde la transacción fue aprobada por una amplia mayoría. La junta de accionistas de TAM se realizó el 3 de Enero de 2012, donde los accionistas aprobaron por unanimidad el reporte de evaluación del Banco Bradesco BBI S.A. respecto a la razón de canje de acciones entre las dos compañías. Adicionalmente, el 15 de Noviembre de 2011, una versión preliminar de la oferta pública / prospecto mediante el formulario F4 fue registrado en la SEC (*Securities and Exchange Commission*). El 18 de Enero de 2012, una versión preliminar del Edital, documento que incluye los términos y condiciones de la oferta pública, fue registrado en la *Commissao Valores Mobiliarios* (CVM) de Brasil.

LAN iniciará la oferta pública inmediatamente después de que todos los registros necesarios con las autoridades de valores estén completos y que la Corte Suprema de Chile haya resuelto la apelación pendiente de LAN respecto a tres de las medidas de mitigación impuestas por el TDLC. La compañía espera que esto ocurra antes del término del primer trimestre de 2012.

Durante el trimestre, LAN y TAM anunciaron una revisión de las estimaciones de sinergias que se esperan alcanzar a través del proceso de fusión de las dos aerolíneas. LAN y TAM estiman que producto de las sinergias derivadas de la fusión, el resultado operacional de LATAM aumentaría en un monto entre US\$600 millones y US\$700 millones, antes de depreciación e impuestos, a partir del cuarto año de la ejecución de la transacción. Esto representa un aumento entre un 50% y un 75% de la estimación inicial de sinergias de US\$400 millones, anunciado en Agosto de 2010. Del total previsto de las sinergias anuales antes de impuestos, entre US\$170 y US\$200 millones serán alcanzados dentro del primer año luego de la ejecución de la transacción.

LAN y TAM esperan que los costos por una vez de la fusión incurridos durante 2012, incluidos los honorarios por asesorías bancarios, de consultoría y legales, además de las inversiones necesarias durante el período para capturar las sinergias antes mencionadas alcanzarán entre US\$170 millones y US\$200 millones. Finalmente,

LAN y TAM esperan reducir inversiones en aproximadamente US\$150 millones a raíz de menores adquisiciones de motores y otros componentes requeridos durante el período de captura de las sinergias.

Dividendos Provisorios

El 12 de enero de 2012, la Compañía pagó a los accionistas registrados al 6 de enero de 2012 el segundo dividendo provisorio relacionado a los resultados del ejercicio 2011. El pago total fue de US\$85,0 millones, representando US\$0,24988 por acción. El monto del dividendo acumulado considerando el dividendo provisorio realizado en septiembre de 2011 de US\$56,6 millones representa un 44,2% de la utilidad neta de la Compañía para el año.

Plan de Flota

En línea con la expansión de flota de la Compañía, durante el cuarto trimestre de 2011, la Compañía recibió 1 Airbus A319, cinco Airbus A320 y dos Boeing 767-300 de pasajeros. Para todo el año 2011, LAN recibió un total de cuatro Airbus A319 y dieciséis Airbus A320 de pasajeros destinados a los mercados doméstico y regional, tres Boeing 767-300 de pasajeros destinados para rutas regionales y de largo alcance, y un Boeing 767-300F carguero destinado a reforzar el crecimiento de las operaciones en las rutas desde Latinoamérica hacia el norte. El plan de flota incluyó la venta en 2011 de cinco Airbus A318.

Durante el 2012, LAN espera recibir doce Airbus familia A320 destinados a operar los mercados doméstico y regional, como también nueve Boeing 767-300 y los primeros dos 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 operados por LAN Colombia. 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
FLOTA PASAJEROS				
Dash 8-200/Dash 8-Q400	14	14	14	13
Boeing 737-700	9	6	6	2
A321/A320/A319/A318	76	83	92	109
B767-300 ER	31	38	40	40
B787	0	2	5	12
A340-300	5	5	4	2
TOTAL FLOTA PASAJEROS	135	148	161	178
FLOTA CARGA				
767-300 F	12	12	12	12
777-200 F	2	4	4	4
TOTAL FLOTA CARGA	14	16	16	16
TOTAL FLOTA	149	164	177	194
Inversión Total Flota (US\$ millones)	841	1.759	1.374	1.598

PERSPECTIVAS

Considerando las condiciones de mercado actuales, la Compañía espera un crecimiento en los ASK de pasajeros entre 12% y 14% para el 2012, impulsado principalmente por la recepción neta de 13 aeronaves de pasajeros. LAN Cargo espera un crecimiento de ATK de carga entre 7% y 9% para 2012, impulsado por la llegada de dos Boeing 777F cargueros durante el segundo semestre.

RESULTADOS CONSOLIDADOS PARA EL CUARTO TRIMESTRE DE 2011

En el cuarto trimestre de 2011 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$112,5 millones comparada con los US\$164,6 millones reportado en el cuarto trimestre de 2010. El **margen neto** para el trimestre disminuyó de 12,6% en 2010 a 7,3% en 2011.

El **resultado operacional** fue de US\$169,5 millones en el cuarto trimestre de 2011, comparado con US\$210,7 millones en el cuarto trimestre de 2010. El **margen operacional** en el trimestre bajó de 16,2% en 2010 a 11,0% en 2011.

Los **ingresos operacionales** aumentaron un 17,9% en comparación con el cuarto trimestre de 2010 alcanzando US\$1.535,3 millones. Esto reflejó:

- un aumento de 20,8% en los **ingresos de pasajeros** a US\$1.073,5 millones,
- un aumento de 15,8% en los **ingresos de carga** a US\$428,5 millones, y
- una disminución de 24,1% en **otros ingresos** a US\$33,3 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron el 69,9% y 27,9% respectivamente del total de ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 20,8% durante el trimestre, producto de un aumento de 10,8% en el tráfico combinado con un alza de 9,1% en los *yields*. El factor de ocupación disminuyó de 81,7% a 79,9% debido a que el crecimiento de 13,3% de la capacidad superó al incremento en el tráfico. El crecimiento durante el cuarto trimestre de 2011 tanto en capacidad como en tráfico incluye la incorporación de las operaciones domésticas e internacionales de LAN Colombia. Adicionalmente, el crecimiento en la capacidad se centró principalmente en las rutas domésticas dentro de Chile, las rutas regionales dentro de Sudamérica y las rutas de largo alcance hacia Estados Unidos, parcialmente compensado por una disminución de la capacidad en las rutas de largo alcance hacia Europa como resultado de cambios de itinerario implementados en 2011. Los ingresos por ASK subieron un 6,7%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 26,2% 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 4,3% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 66,1% del total del tráfico durante el trimestre. El *yield* subió un 9,1% principalmente producto de mayores sobrecargos por combustible.

Los **ingresos de carga** crecieron un 15,8% en el trimestre, producto de un aumento de 10,0% en el tráfico combinado con un aumento de 5,2% en los *yields*, reflejando el continuo crecimiento en la demanda por carga en América Latina, mejores prácticas en la gestión de ingresos y optimización de itinerarios. La capacidad aumentó 9,8% durante el trimestre, como consecuencia, el factor de ocupación aumentó en 0,2 puntos llegando a 72,0%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 5,4% con respecto al cuarto trimestre de 2010.

Otros ingresos disminuyeron 24,1% debido a 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 25,1% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK) aumentaron 15,7% en comparación con el cuarto trimestre de 2010. Mayores precios del combustible durante el trimestre generaron un aumento de costos por US\$98,6 millones, considerando los niveles actuales de consumo de combustible. El costo unitario excluyendo el combustible también aumentó 7,7% principalmente debido a los mayores gastos asociados a la reestructuración de las operaciones de LAN Colombia. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 9,9%, 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 LAN Colombia, parcialmente compensado por la depreciación promedio de las monedas locales en América Latina durante el trimestre.
- Los **gastos por combustible** aumentaron 46,7% debido a un alza de 28,8% en los precios, combinado con un aumento de 11,6% en el consumo. Adicionalmente la Compañía reconoció una ganancia de US\$0,2 millones por cobertura de combustible, comparada con una ganancia de US\$6,9 millones durante el cuarto trimestre de 2010.
- Las **comisiones** aumentaron 14,3%, debido al aumento de 19,3% 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 17,2% principalmente debido a la incorporación en 2011 de 4 nuevos Airbus A319 como también 10 Airbus A320 y 3 Boeing 767-300.
 - **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 1,4%, 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 4,3%, debido principalmente a un aumento de 28,3% en el número de pasajeros transportados, parcialmente compensado por menores compensaciones a pasajeros durante el periodo.
 - El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 66,1% principalmente debido a la incorporación de la flota de LAN Colombia, la que incluye 9 Boeing 737-700, 10 Dash 8-200 y 4 Dash 8-Q400. Además, este aumento considera los 6 Airbus A320 y a 1 Boeing 767-300F incorporados a la flota durante 2011.
 - El **gasto de mantenimiento** aumentó 45,4% por el aumento de la flota, incluyendo la incorporación de la flota de LAN Colombia.
- Otros gastos operacionales** crecieron 31,5% debido a mayores gastos comerciales y mayores gastos en el sistema de distribución en línea con el crecimiento de las ventas, así como los costos relacionados con la transacción de TAM y la incorporación de LAN Colombia.

Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** aumentaron de US\$4,6 millones en el cuarto trimestre 2010 a US\$4,8 millones en el cuarto trimestre 2011, principalmente debido una caja promedio más alta durante el trimestre.
- Los **costos financieros** disminuyeron 11,0% 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\$2,6 millones, principalmente debido a pérdidas por diferencia de cambio debido a la depreciación de las monedas locales respecto al 30 de septiembre de 2011. Adicionalmente, los US\$18,8 millones de ganancias registrados en el cuarto trimestre de 2010 incluye el reverso US\$14,0 millones de una provisión relacionada a la investigación realizada por la Comisión Europea al negocio de carga, como resultado de la multa informada en noviembre 2010.

RESULTADOS CONSOLIDADOS PARA 2011

Para 2011 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$320,2 millones, comparada con los US\$419,7 millones de 2010. El **margen neto** para el año disminuyó de 9,3% en 2010 a 5,6% en 2011.

El **resultado operacional** fue de US\$539,7 millones en 2011, comparado con US\$622,9 millones en 2010. El **margen operacional** para el año cayó de 13,8% en 2010 a 9,4% en 2011.

Los **ingresos operacionales** aumentaron un 26,4% en comparación con 2010, alcanzando US\$5.718,2 millones. Esto reflejó:

- un aumento de 28,9% en los **ingresos de pasajeros** a US\$4.008,9 millones,
- un aumento de 23,1% en los **ingresos de carga** a US\$1.576,5 millones, y
- **otros ingresos** se mantuvieron estables en US\$132,8 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente el 70,1% y 27,6% del total de los ingresos del año.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 28,9%, producto de un aumento de 15,9% en el tráfico combinado con un alza de 11,2% en los *yields*. El factor de ocupación aumentó de 78,3% a 79,8% debido a que el crecimiento de 13,7% de la capacidad fue menor al incremento en el tráfico. El crecimiento durante 2011 tanto en capacidad como tráfico refleja la incorporación de las operaciones domésticas e internacionales de LAN Colombia, parcialmente compensado por la nube de cenizas volcánicas – provocada por una erupción en el Complejo Volcánico Puyehue (Cordón Caulle) - que interrumpió el tráfico aéreo a lo largo de la región. Los ingresos por ASK subieron un 13,4%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 23,7% 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 12,6% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 68,1% del total del tráfico durante 2011. El *yield* subió principalmente por mayores sobrecargos por combustible.

Los **ingresos de carga** crecieron un 23,1% durante 2011, producto de un aumento de 11,5% en el tráfico combinado con un aumento de 10,4% en los *yields*, reflejando el continuo crecimiento en la demanda por carga en América Latina y mayores sobrecargos por combustible como también mejores prácticas en la gestión de ingresos y optimización de itinerarios. La capacidad aumentó 12,4% en 2011. Como consecuencia, el factor de ocupación se redujo en 0,5 puntos a 69,6%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 9,5% con respecto a 2010.

Otros ingresos se mantuvieron estables en US\$132,8 millones, donde los el crecimiento en los ingresos percibidos por servicios de turismo, ventas de Duty Free y servicios de mantenimiento fueron compensados 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 32,8% en 2011, mientras los costos por unidad (ATK) aumentaron 18,0% en comparación al 2010. Mayores precios del combustible durante 2011 generaron un aumento de costos por combustible por US\$454,7 millones, considerando los niveles actuales de consumo de combustible. El costo unitario excluyendo el combustible también aumentó 11,1% principalmente debido a la apreciación promedio de las monedas locales en 2011, mayores costos salariales, como también a mayores gastos asociados a la reestructuración de las operaciones de LAN Colombia. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 27,6%, 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 LAN Colombia y a la apreciación promedio de las monedas locales en América Latina.
- Los **gastos por combustible aumentaron** 50,6% debido a un alza de 37,2% en los precios, combinado con un aumento de 12,2% en el consumo. Adicionalmente la Compañía reconoció una utilidad de US\$39,9 millones por cobertura de combustible, comparada con una ganancia de US\$1,0 millones durante 2010.
- Las **comisiones** aumentaron 20,7%, debido al aumento de 27,2% 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 18,4% principalmente debido a la incorporación en 2011 de 4 nuevos Airbus A319 como también 10 Airbus A320 y 3 Boeing 767-300.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 12,8%, 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 19,1%, debido principalmente a un aumento de 30,6% en el número de pasajeros transportados y a mayores compensaciones a pasajeros.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 76,7% principalmente debido a la incorporación de la flota de LAN Colombia, la que incluye 9 Boeing 737-700, 10 Dash 8-200 y 4 Dash 8-Q400. Adicionalmente, este aumento considera la incorporación en 2011 de 6 Airbus A320, y 1 Boeing 767-300F carguero.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 51,2% por el aumento de la flota, incluyendo la incorporación de la flota de LAN Colombia.
- **Otros gastos operacionales** crecieron 27,3% 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 la transacción de TAM y la incorporación de LAN Colombia.

Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** disminuyeron de US\$14,9 millones en 2010 a US\$14,5 millones en 2011, principalmente debido una caja promedio más baja durante el período.
- Los **costos financieros** disminuyeron 10,4% 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\$32,7 millones, la que incorpora la pérdida originada por el acuerdo judicial en el negocio de carga de US\$ 66 millones y pérdidas por diferencia de cambio debido a la depreciación de las monedas locales, siendo parcialmente compensada por la ganancia registrada por la venta de Blue Express de US\$ 45 millones. 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. Adicionalmente, los US\$19,5 millones de ganancias registrados en 2010 incluye el reverso US\$14,0 millones de una

provisión relacionada a la investigación realizada por la Comisión Europea al negocio de carga, como resultado de la multa informada en noviembre 2010.

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 100 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, Ecuador y Colombia.

Actualmente LAN Airlines y sus filiales operan 135 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			Para los doce meses terminados el		
	31 de diciembre	31 de diciembre	Var. %	31 de diciembre	31 de diciembre	Var. %
	2011	2010		2011	2010	
INGRESOS						
Pasajeros	1.073.519	888.428	20,8%	4.008.910	3.109.797	28,9%
Carga	428.458	370.150	15,8%	1.576.530	1.280.704	23,1%
Otros	33.330	43.900	-24,1%	132.803	132.826	0,0%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	1.535.307	1.302.478	17,9%	5.718.243	4.523.327	26,4%
COSTOS						
Remuneraciones	-251.271	-228.699	9,9%	-1.012.922	-794.096	27,6%
Combustible	-467.747	-318.796	46,7%	-1.750.052	-1.161.927	50,6%
Comisiones	-55.476	-48.547	14,3%	-209.255	-173.397	20,7%
Depreciación y Amortización	-108.167	-92.276	17,2%	-404.672	-341.696	18,4%
Otros Arrendos y Tasas de Aterrizaje	-175.821	-173.314	1,4%	-671.614	-595.215	12,8%
Servicio a Pasajeros	-33.379	-32.005	4,3%	-136.049	-114.221	19,1%
Arriendo de Aviones	-44.738	-26.942	66,1%	-174.197	-98.588	76,7%
Mantenimiento	-42.934	-29.524	45,4%	-182.358	-120.642	51,2%
Otros Costos Operacionales	-186.311	-141.630	31,5%	-637.399	-500.657	27,3%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-1.365.844	-1.091.733	25,1%	-5.178.518	-3.900.439	32,8%
RESULTADO OPERACIONAL	169.463	210.745	-19,6%	539.725	622.888	-13,4%
<i>Margen Operacional</i>	11,0%	16,2%	-5,1 pp	9,4%	13,8%	-4,3 pp
Ingresos Financieros	4.766	4.555	4,6%	14.453	14.946	-3,3%
Gastos Financieros	-34.467	-38.734	-11,0%	-139.077	-155.279	-10,4%
Otros Ingresos / Costos	-2.568	18.764	-113,7%	-32.741	19.477	-268,1%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	137.194	195.330	-29,8%	382.360	502.032	-23,8%
Impuestos	-20.848	-30.879	-32,5%	-61.789	-81.107	-23,8%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	116.346	164.451	-29,3%	320.571	420.925	-23,8%
Atribuible a:						
Inversionistas de la Matriz	112.500	164.559	-31,6%	320.197	419.702	-23,7%
Interes Minoritario	3.846	-108	-3661,1%	374	1.223	-69,4%
UTILIDAD NETA	112.500	164.559	-31,6%	320.197	419.702	-23,7%
<i>Margen Neto</i>	7,3%	12,6%	-5,3 pp	5,6%	9,3%	-3,7 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	15,6%	15,8%		16,2%	16,2%	
Total de Acciones	340.319.431	338.790.909		340.319.431	338.790.909	
Utilidad Neta por Acción (US\$)	0,33	0,49	-31,9%	0,94	1,24	-24,1%

LAN Airlines S.A.
Estadísticas Operacionales Consolidadas

	Para el trimestre terminado el			Para los doce meses terminados el		
	31 de diciembre 2011	2010	Var. %	31 de diciembre 2011	2010	Var. %
Sistema						
ATKs (millones)	2.599	2.389	8,8%	10.056	8.970	12,1%
ASKs (millones)	12.611	11.134	13,3%	48.154	42.355	13,7%
RTKs (millones)	1.887	1.708	10,4%	7.075	6.222	13,7%
RPKs (millones)	10.076	9.096	10,8%	38.423	33.147	15,9%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	72,6%	71,5%	1,1 pp	70,4%	69,4%	1,0 pp
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	66,2%	61,5%	4,7 pp	65,2%	61,7%	3,5 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	79,6	73,7	8,1%	78,9	70,6	11,9%
Ingresos Operacionales por ATK (US Centavos)	57,8	52,7	9,7%	55,5	48,9	13,5%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	52,4	45,3	15,7%	51,4	43,6	18,0%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	147,8	132,4	11,6%	562,3	501,1	12,2%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1,647	1,908	-13,7%	1,701	1,917	-11,3%
Número Total de Empleados	21.838	18.967	15,1%	21.838	18.967	15,1%
Pasajeros						
ASKs (millones)	12.611	11.134	13,3%	48.154	42.355	13,7%
RPKs (millones)	10.076	9.096	10,8%	38.423	33.147	15,9%
RTKs (millones)	908	819	10,9%	3.463	2.983	16,1%
Pasajeros Transportados (miles)	6.117	4.767	28,3%	22.591	17.293	30,6%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	79,9%	81,7%	-1,8 pp	79,8%	78,3%	1,5 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	10,7	9,8	9,1%	10,4	9,4	11,2%
Yield basado en RTKs (US Centavos)	118,2	108,5	8,9%	115,8	104,2	11,1%
Ingresos por ASK (US Centavos)	8,5	8,0	6,7%	8,3	7,3	13,4%
Carga						
ATKs (millones)	1.360	1.239	9,8%	5.193	4.620	12,4%
RTKs (millones)	979	890	10,0%	3.612	3.239	11,5%
Toneladas Transportadas (miles)	237	215	10,1%	875	780	12,2%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	72,0%	71,8%	0,2 pp	69,6%	70,1%	-0,5 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	43,8	41,6	5,2%	43,6	39,5	10,4%
Ingresos por ATK (US Centavos)	31,5	29,9	5,4%	30,4	27,7	9,5%

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

	Al 31 de diciembre de 2011	Al 31 de diciembre de 2010
Total Activos	7.641.887	6.785.897
Total Pasivos	6.184.515	5.485.837
Total Patrimonio (*)	1.457.372	1.300.060
Total Pasivos & Patrimonio	7.641.887	6.785.897
Cálculo Deuda Neta:		
Obligaciones con bancos e instituciones financieras corto y largo plazo	3.199.778	2.717.722
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	316.529	227.571
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	271.965	314.372
Caja y valores negociables	-472.499	-737.093
Deuda Neta Total	3.315.773	2.522.572

(*) Bajo IFRS el Patrimonio incluye Interés Minoritario, el que alcanzó MUS\$ 12.048 a diciembre de 2011 y MUS\$ 3.246 a diciembre de 2010

LAN Airlines S.A.
Flota Consolidada

	Al 31 de diciembre de 2011		
	Arrendados	Propios	Total
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	24	24
Airbus A320-200	9	33	42
Boeing 767-300	10	21	31
Airbus A340-300	1	4	5
TOTAL	43	92	135
Flota Carga			
Boeing 777-200F	2	0	2
Boeing 767-300F	4	8	12
TOTAL	6	8	14
TOTAL FLOTA	49	100	149

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