



Santiago, 25 de Enero de 2011

Señor
Fernando Coloma Correa
Superintendente
SUPERINTENDENCIA DE VALORES Y SEGUROS
Presente

Ref.: Informa HECHO ESENCIAL – Reporte de Resultados Año 2010 y Cuarto Trimestre 2010 previo a publicación de FECU.

De mi consideración:

De acuerdo con lo establecido en el artículo 9 e inciso segundo del artículo 10 de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y de lo indicado en la Norma de Carácter General No. 30 de la Superintendencia de Valores y Seguros, encontrándome debidamente facultado, comunico a Ud., en carácter de hecho esencial, lo siguiente:

Con esta fecha, y sin perjuicio del envío de la correspondiente FECU dentro de los plazos aplicables al efecto, el Comité de Directores y el Directorio de LAN Airlines S.A., han aprobado la publicación, en calidad de hecho esencial, de la información financiera adjunta a la presente. Esta corresponde a información financiera resumida del Estado de Resultados y del Balance Consolidado de la compañía, e incorpora además una explicación cualitativa del desempeño operacional tanto del año como del cuarto trimestre terminado al 31 de Diciembre de 2010.

Se hace presente que LAN Airlines S.A. procede a proporcionar esta información financiera a sus accionistas, inversionistas y mercado en general, con el fin de (i) entregarles información veraz, suficiente y oportuna con anticipación a la entrega de la respectiva FECU conforme los plazos aplicables al efecto; (ii) cumplir con la época de entrega de información financiera al mercado, inversionistas y analistas por parte de LAN Airlines S.A., conforme ha sido su práctica en los últimos años; y (iii) mantener adecuadamente informados a nuestros accionistas, inversionistas y al mercado en general, en vista de la entrega de información financiera de LAN Airlines S.A. bajo IFRS.



Finalmente, se deja constancia que esta información financiera no reemplaza ni modifica la correspondiente FECU bajo IFRS, la cual será entregada para efectos del año 2010 dentro de los plazos previstos en la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, fluid strokes that form the name "Alejandro de la Fuente Goic".

Alejandro de la Fuente Goic
Vicepresidente de Finanzas Corporativo
Lan Airlines S.A.

CC.: Bolsa de Comercio de Santiago
Bolsa Electrónica de Chile
Bolsa de Valores de Valparaíso

LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$419,7 EN EL EJERCICIO 2010 y US\$ 164,6 MILLONES PARA EL CUARTO TRIMESTRE DE 2010

Santiago, Chile, 25 de enero 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 cuarto trimestre terminado el 31 de diciembre de 2010. "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

- Este año representó un año de recuperación y crecimiento en relación al 2009 tanto en los negocios de carga como de pasajeros. LAN reportó una utilidad neta de US\$419,7 millones en 2010, representando un aumento de 81,6% en relación al año anterior. Estos sólidos resultados demuestran la capacidad que tiene la compañía de aprovechar las oportunidades de recuperación que presentan los mercados globales luego de haber enfrentado un año complejo como fue el 2009 y a pesar del impacto del terremoto que afectó a Chile en febrero 2010.
- El margen operacional durante 2010 fue de 13,8%, con un alza de 1,9 puntos comparado con un 11,9% alcanzado durante 2009. El resultado operacional de 2010 ascendió a US\$622,9 millones, lo que representa un crecimiento de 43,0% comparado con los US\$435,7 millones alcanzados durante 2009.
- En el cuarto trimestre 2010, LAN reportó una utilidad neta de US\$164,6 millones, lo cual representa un aumento de 49,9% comparado con la utilidad neta de US\$109,8 millones del cuarto trimestre de 2009.
- El resultado operacional del cuarto trimestre de 2010 ascendió a US\$210,7 millones, lo que representa un crecimiento de 10,7% comparado con los US\$190,3 millones alcanzados durante el cuarto trimestre de 2009. El margen operacional alcanzó un 16,2%, comparado con un 17,8% alcanzado durante el mismo período de 2009.
- Durante el cuarto trimestre de 2010 los ingresos consolidados de LAN alcanzaron US\$ 1.302,5 millones, comparado con los US\$ 1.070,7 millones obtenidos en el mismo período de 2009, debido a un aumento de 17,3% en los ingresos de pasajeros y de 31,2% en los ingresos de carga. Los ingresos de pasajeros y carga representaron respectivamente, el 68,2% y 28,4% del total de los ingresos del trimestre.
- El 19 de enero de 2011, LAN y TAM anunciaron la firma de los contratos definitivos que contienen los términos y condiciones de la propuesta asociación de ambas compañías, como fue inicialmente anunciada en agosto, 2010. Esta transacción está sujeta a la aprobación de la Agência Nacional de Aviação Civil de Brasil ("ANAC") y otras entidades regulatorias relevantes como también de los accionistas de ambas compañías.
- El 26 de noviembre de 2010, LAN adquirió la aerolínea colombiana Aerovías de Integración Regional, S.A. ("AIRES") a un precio de US\$12 millones en efectivo, transacción que adicionalmente implicó asumir pasivos netos de aproximadamente US\$ 87 millones. El mercado colombiano es el segundo mercado en Sudamérica con más de 12 millones de pasajeros al año. AIRES es actualmente el segundo operador del mercado doméstico colombiano con una participación de mercado de aproximadamente 22%.
- Continuando con la expansión y renovación de flota, durante el cuarto trimestre de 2010 se recibieron cinco aeronaves Airbus A320 de pasajeros que serán destinadas a mercados domésticos y regionales. En carga se recibieron dos Boeing 767-300 cargueros principalmente para sustentar la operación entre América Latina y Estados Unidos.

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 CUARTO TRIMESTRE DE 2010

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$164,6 millones para el cuarto trimestre de 2010, impulsada por la continua recuperación en los negocios de pasajeros y especialmente en las operaciones de carga. La utilidad aumentó en 49,9% en comparación con la alcanzada durante el cuarto trimestre de 2009. Esta incluye US\$14,0 millones (antes de impuesto) en el resultado no operacional, producto de reversar parte de la provisión relacionada a la investigación realizada en el negocio de carga por parte de la Comisión Europea, como resultado de la multa anunciada en noviembre. En cuanto al resultado operacional, éste aumentó en un 10,7%, alcanzando US\$210,7 millones, con un margen operacional de 16,2%.

Durante el cuarto trimestre de 2010, los ingresos consolidados de LAN aumentaron 21,6 % comparado con el cuarto trimestre de 2009. Los ingresos de pasajeros mostraron un alza de 17,3% durante el trimestre, impulsados por un continuo crecimiento del tráfico junto con un aumento de 3,3% en los *yields*. Durante el trimestre, el tráfico de pasajeros aumentó 13,6%, con un alza de 2,9 puntos en el factor de ocupación a 81,7%. La capacidad medida en ASK aumentó en 9,6%, con crecimientos principalmente en las rutas de largo alcance a Estados Unidos y Europa y como también las rutas regionales. Este crecimiento se debe principalmente a las nuevas operaciones iniciadas exitosamente durante 2010, incluyendo: Santiago – Paris (vía Madrid), Lima-San Francisco en las rutas de largo alcance y Lima –Brasilia, Guayaquil – Galápagos en el regional y domestico.

Los ingresos por ASK crecieron un 7,1%, debido a mayores factores de ocupación como también al aumento en los *yields* en comparación al cuarto trimestre 2009. El alza de los *yields* de pasajeros durante el trimestre se debió principalmente a un escenario en que hay mayor fortaleza en la demanda.

Durante el cuarto trimestre de 2010, los ingresos de carga crecieron un 31,2%, reflejando continuidad en el fuerte crecimiento en los tráficos de LAN CARGO, con los RTK (tráfico de carga) aumentando 12,4%. La capacidad de carga creció 14,0% durante el trimestre, con lo cual el factor de ocupación disminuyó 1.0 punto en relación al cuarto trimestre del año anterior alcanzando 71,8%. En comparación con el cuarto trimestre de 2009, el *yield* aumentó 16,7%, con lo cual los ingresos por ATK crecieron 15,1%.

El crecimiento de los ingresos de carga refleja la habilidad de la Compañía de aprovechar la expansión global de los volúmenes de carga como también el desarrollo continuo de iniciativas estratégicas clave. La Compañía ha incrementado su capacidad principalmente a través de dos Boeing 767-300 cargueros, recepcionados en el cuarto trimestre. La efectiva gestión de la capacidad, como también nuevas herramientas de gestión de ingresos, ha permitido a LAN beneficiarse de la continua recuperación de los mercados de importación hacia América Latina, especialmente Brasil. La expansión de las operaciones a Europa utilizando la nueva y muy eficiente flota carguera de los Boeing 777-200 ha reafirmado la posición competitiva de la Compañía y asimismo diversificado su fuente de ingresos. Adicionalmente, a través de la filial brasilera ABSA, LAN CARGO continúa consolidando la operación doméstica de carga en Brasil. 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.

Los costos operacionales crecieron 24,0% comparado con el cuarto trimestre de 2009, mientras que los costos por ATK (incluyendo el gasto neto de intereses), aumentaron en un 9,3%. Excluyendo el combustible, los costos unitarios aumentaron un 10,0%, principalmente debido a los mayores costos salariales, como también a los mayores gastos por arriendos de flota ACMI en el negocio de carga. Los mayores precios del petróleo generaron mayores costos de combustible por US\$31,1 millones para el trimestre, incluyendo el impacto neto por cobertura de combustible. A través de una combinación de contratos de swaps y collars, LAN tiene cubierto aproximadamente un 35% de su consumo estimado de combustible para el 2011, incluyendo un 56% del consumo estimado para el primer trimestre 2011 que corresponde a temporada alta en el negocio de pasajeros.

LAN mantiene una sólida posición financiera, con amplia 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\$737,1 millones en caja, depósitos a plazo y valores negociables, lo que representa un 16,3% de los ingresos percibidos en los últimos doce meses. Adicionalmente, LAN no posee deuda de corto plazo y la deuda de largo plazo de la Compañía está relacionada principalmente al financiamiento de aviones, teniendo perfiles de pago de 12 a 15 años a tasas de interés muy competitivas. La Compañía posee una exposición limitada a la fluctuación del tipo de cambio, en vista de que aproximadamente un 80% de sus ingresos están denominados en dólares norteamericanos.

Los sólidos resultados operacionales obtenidos durante el trimestre evidencian la continuidad de oportunidades de crecimiento tanto en los mercados de carga como de pasajeros, destacando la posición de liderazgo de la Compañía en Latino América. Sustentándose en su modelo de negocios diversificado y flexible, como también 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)	4T10	4T09	% Var.	Dic 10	Dic 09	% Var.
Ingresos	1,302.5	1,070.7	21.6%	4,523.3	3,655.5	23.7%
Costos operacionales	-1,091.7	-880.4	24.0%	-3,900.4	-3,219.8	21.1%
Resultado Operacional	210.7	190.3	10.7%	622.9	435.7	43.0%
Depreciación y Amortización	92.3	78.3	17.8%	341.7	303.9	12.4%
EBITDA	303.0	268.6	12.8%	964.6	739.6	30.4%
EBITDA Margen	23.3%	25.1%	-1.8 pp.	21.3%	20.2%	1.1 pp.
Renta de Aviones	26.9	23.5	14.5%	98.6	83.7	17.8%
EBITDAR	330.0	292.2	12.9%	1,063.2	823.3	29.1%
EBITDAR Margen	25.3%	27.3%	-2.0 pp.	23.5%	22.5%	1.0 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

Firma de acuerdo definitivo 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. LATAM proveerá servicios de transporte de pasajeros y de carga a más de 115 destinos en 23 países, operando a través de una flota de más de 280 aeronaves, con más de 40.000 empleados.

Cada una de las aerolíneas del grupo continuaría operando con sus actuales certificados de operación y marcas de manera independiente. Dentro del grupo, TAM continuaría operando como una compañía brasileña con su propia estructura. A su vez, el actual holding de LAN Airlines S.A. operararía como una unidad de negocios independiente dentro del grupo.

El 20 de octubre de 2010, LAN y TAM anunciaron que las subsidiarias operativas de TAM presentaron a la Agencia de Aviación Civil Brasileira ("ANAC") la estructura definitiva de la transacción para su aprobación.

El 19 de enero de 2011, LAN y TAM anunciaron la firma de los contratos definitivos para asociar ambas compañías una vez que todas las aprobaciones regulatorias y de los accionistas sean obtenidas. Este acuerdo definitivo incluye un Acuerdo de Implementación y un Acuerdo de Oferta de Canje, que contiene los términos y condiciones definitivas de la propuesta de asociación de LAN y TAM. Esta transacción se encuentra sujeta a la aprobación de la ANAC de Brasil y autoridades gubernamentales relevantes. Se espera que el cierre de esta transacción se produzca dentro de seis a nueve meses.

Adquisición de Aires

El 26 de noviembre de 2010, LAN adquiere la aerolínea colombiana Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A. ("AIRES"). El precio de la compraventa ascendió a US\$12 millones en efectivo, transacción que adicionalmente implicó asumir pasivos netos de aproximadamente US\$ 87 millones. El mercado colombiano es el segundo mercado en Sudamérica con más de 12 millones de pasajeros al año, representando para LAN un mercado clave en su consolidación como aerolínea líder en la región. AIRES es actualmente el segundo operador del mercado doméstico colombiano con una participación de mercado de 22%.

Dividendos provisorios

El 13 de enero de 2011, la Compañía pagó a los accionistas registrados al 7 de enero de 2010 el segundo dividendo provisorio relacionado a los resultados del año 2010. El pago total fue de US\$125,0 millones, representando US\$ 0,36896 por acción. El monto del dividendo acumulado considerando el dividendo provisorio realizado en Agosto de 2010 de US\$74,5 millones representa un 47,5% 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 2010, la Compañía recibió un total de cinco Airbus A320 de pasajeros destinados a los mercados doméstico y regional, y dos Boeing 767-300 cargueros destinados a servir el crecimiento de las operaciones en las rutas entre Latino América y Estados Unidos. Durante el año 2010, LAN recibió en total ocho Airbus A320, un Boeing 767-300 de pasajeros y dos Boeing 767-300 cargueros.

Durante 2011, LAN espera recibir veinte aeronaves Airbus familia A320 para las operaciones domésticas y regionales de pasajeros, además de tres aeronaves Boeing 767-300 para las rutas de largo alcance. El plan de flota contempla la venta en 2011 de cinco aeronaves Airbus A318. En relación a la flota carguera durante 2011, la Compañía espera recibir un Boeing 767-300 carguero.

Como resultado de la adquisición de Aires, la flota de la Compañía actualmente incluye las aeronaves operadas por la compañía colombiana. Esta flota está compuesta por nueve Boeing 737-700, once Dash 8-200 y cuatro Dash 8-Q400, siendo la totalidad arrendada.

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

	2010	2011	2012	2013
FLOTA PASAJEROS				
Dash 8-200/Dash 8-Q400	15	15	15	15
Boeing 737-700	9	9	9	9
A321/A320/A319/A318	61	76	84	94
B767-300 ER	28	31	34	34
B787	-	-	7	12
A340-300	5	5	5	5
TOTAL FLOTA PASAJEROS	118	136	154	169
FLOTA CARGA				
767-300 F	11	12	12	12
777-200 F	2	2	4	4
TOTAL FLOTA CARGA	13	14	16	16
TOTAL FLOTA	131	150	170	185
Inversión Total Flota (US\$ millones)	434	1,015	1,845	1,168

* Nota: Asume retraso de los dos primeros Boeing 787-8 Dreamliners del 2011 al 2012

PERSPECTIVAS

Considerando las condiciones de mercado actuales, la Compañía espera un aumento de aproximadamente entre 20% y 22% en los ASK (capacidad) de pasajeros en el 2011. Esto sustentado principalmente por el aumento en la flota este año con el ingreso neto de dieciocho aeronaves y el inicio de operaciones en Colombia a través de la adquisición de Aires. Actualmente, LAN CARGO espera un aumento de capacidad de aproximadamente entre 16% y 18% durante 2011, impulsado principalmente por la recepción de tres Boeing 767 cargueros entre noviembre 2010 y enero 2011.

RESULTADOS CONSOLIDADOS PARA EL CUARTO TRIMESTRE

En el cuarto trimestre de 2010 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$164,6 millones, comparada con los US\$109,8 millones reportados en el cuarto trimestre de 2009. El **margen neto** para el trimestre aumentó de 10,3% en 2009 a 12,6% en 2010.

El **resultado operacional** aumentó a US\$210,7 millones en el cuarto trimestre de 2010, comparado con US\$190,3 millones en el cuarto trimestre de 2009. El **margen operacional** para el trimestre bajó de 17,8% en el 2009 a 16,2% en 2010.

Los **ingresos operacionales** aumentaron un 21,6% en comparación con el cuarto trimestre de 2009 alcanzando US\$1.302,5 millones. Esto reflejó:

- un aumento de 17,3% en los **ingresos de pasajeros** a US\$888,4 millones,
- un aumento de 31,2% en los **ingresos de carga** a US\$370,2 millones, y
- un aumento de 39,6 % en **otros ingresos** a US\$43,9 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente el 68,2% y 28,4% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 17,3% durante el trimestre, producto de un aumento de 13,6% en el tráfico combinado con un alza de 3,3% en los *yields*. El factor de ocupación aumentó de 78,8% a 81,7% debido a que el crecimiento de 9,6% de la capacidad fue menor al incremento en el tráfico. Los ingresos por ASK subieron un 7,1%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 10,0% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú y Ecuador), además de un aumento de 15,2% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 70,2% del total del tráfico durante el trimestre. El *yield* subió un 3,3% principalmente producto de mayores tarifas nominales, como resultado de un entorno de demanda más fuerte.

Los **ingresos de carga** crecieron un 31,2% en el trimestre, producto de un aumento de 12,4% en el tráfico combinado con un aumento de 16,7% en los *yields*, reflejando la fuerte recuperación en la demanda por carga y mejores prácticas en la gestión de ingresos. La capacidad aumentó 14,0% durante el trimestre, como consecuencia, el factor de ocupación se redujo en 1,0 punto a 71,8%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 15,1% con respecto al cuarto trimestre de 2009.

Otros ingresos aumentaron 39,6% principalmente debido a mayores ingresos percibidos por servicios de turismo, como también a un aumento en servicios de bodegaje y aduana.

Los **costos operacionales** aumentaron 24,0% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK) aumentaron 9,3% en comparación con el cuarto trimestre de 2009. Mayores precios del combustible durante el trimestre generaron un aumento de costos por combustible por US\$31,1 millones (neto de cobertura de combustible). El costo unitario excluyendo el combustible también aumentó 10,0% principalmente debido a mayores costos salariales, así como por mayores costos por arriendos de la flota ACMI en el negocio de carga. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 29,7%, debido al aumento de dotación promedio en el trimestre, en línea con el crecimiento en las operaciones, la apreciación de las monedas locales en América Latina y mayores bonos de gestión operacional en línea con los mayores resultados obtenidos en 2010.
- Los **gastos por combustible** aumentaron 20,8% debido a un alza de 14,8% en los precios, combinado con un aumento de 9,0% en el consumo. Adicionalmente la Compañía reconoció una utilidad de US\$6,9 millones por cobertura de combustible, comparada con una pérdida de US\$3,8 millones durante el cuarto trimestre de 2009.

- Las **comisiones** aumentaron 20,5%, debido al aumento de 21,1% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, sin variación en las comisiones promedio.
- El **ítem depreciación y amortización** creció 17,8% principalmente debido a la incorporación de ocho nuevos aviones Airbus A320 entre julio y diciembre 2010 como también un Boeing 767-300 en Febrero 2010.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 31,5%, principalmente debido a un aumento en gastos de tasas aeronáuticas y de *handling*, en línea con el crecimiento en las operaciones, al igual que un incremento en costos en arriendos ACMI en el negocio de carga.
- El **gasto de servicio a pasajeros** aumentó 22,0%, debido principalmente a un aumento de 14,0% en el número de pasajeros transportados y a mayores compensaciones pagadas a pasajeros durante el trimestre.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 14,5% principalmente debido a los 2 Boeing 767-300 cargueros arrendados e incorporados a la flota en noviembre y diciembre de 2010 y a los dos Airbus A320 incorporados en septiembre 2010.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 4,0%, principalmente debido al incremento de flota durante el cuarto trimestre 2010, el que fue parcialmente compensado por menores gastos en servicios de tercerización.
- **Otros gastos operacionales** crecieron 27,0% debido a mayores gastos en publicidad y marketing, junto con mayores costos asociados a servicios de turismo. Adicionalmente, se reconocieron gastos asociados a los procesos de *due diligence* realizados en TAM y Aires.

Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** aumentaron un 5,2% de US\$4,3 millones en el cuarto trimestre 2009 a US\$4,6 millones, principalmente debido a un leve aumento en la tasas de interés promedio durante el trimestre parcialmente contrarrestado por un menor nivel de inversiones financieras.
- Los **costos financieros** crecieron 2,7% producto de un aumento en la deuda promedio relacionada al financiamiento de flota.
- En el ítem **otros ingresos/costos**, la Compañía registró una ganancia de US\$18,8 millones, la que incluye el reverso de parte de la 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 ACUMULADOS PARA EL AÑO 2010

Durante 2010, la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$419,7 millones, comparada con los US\$231,1 millones reportados en el mismo periodo de 2009, representando un aumento de 81,6%. El **margen neto** para este periodo aumentó de 6,3% en 2009 a 9,3% en 2010.

El **resultado operacional** acumulado al 2010 aumentó a US\$622,9 millones, comparado con US\$435,7 millones en el mismo periodo de 2009. El **margen operacional** subió de 11,9% en 2009 a 13,8% en 2010.

Los **ingresos operacionales** crecieron un 23,7% en comparación con los del año 2009 alcanzando US\$4.523,3 millones. Esto reflejó:

- un aumento de 18,5% en los **ingresos de pasajeros** a US\$3.109,8 millones,
- un aumento de 43,0% en los **ingresos de carga** a US\$1.280,7 millones, y
- una disminución de 2,6% en **otros ingresos** a US\$132,8 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 68,8% y 28,3% del total de los ingresos de 2010.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 18,5% durante el 2010, producto de un aumento de 11,1% en el tráfico combinado con un alza de 6,7% en los *yields*. El factor de ocupación alcanzó 78,3% comparado con 76,9% en el 2009, mientras que la capacidad creció 9,2%. Los ingresos por ASK subieron un 8,5%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 10,6% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú y Ecuador), además de un aumento de 11,3% en el tráfico internacional. Durante el primer semestre de 2010 el tráfico de pasajeros se vio afectado por una baja en la demanda producto del terremoto que afectó a Chile el 27 de febrero de 2010. El tráfico internacional representó un 70,1% del total del tráfico durante el 2010. El *yield* aumento un 6,7% principalmente por mayores tarifas nominales, como resultado de un entorno de demanda más fuerte y del aumento en el cargo por combustible.

Los **ingresos de carga** crecieron un 43,0% en 2010, producto de un aumento de 23,5% en el tráfico combinado con un aumento de 15,8% en los *yields*, reflejando una fuerte recuperación y crecimiento en los mercados globales de carga como también mejores prácticas en la gestión de ingresos. La capacidad acumulada a diciembre 2010 aumentó 20,5%, como consecuencia, el factor de ocupación aumentó de 68,4% a 70,1%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 18,7% con respecto al mismo periodo del 2009.

Otros ingresos cayeron 2,6% principalmente debido a menores ingresos percibidos por arriendos de aviones a terceros y a menores ingresos por servicios de mantenimiento.

Los **costos operacionales** aumentaron 21,1% durante 2010, mientras los costos por unidad (ATK) aumentaron 5,7% en comparación con el mismo periodo en el 2009. Mayores precios del combustible durante este periodo generaron un aumento de costos por combustible por US\$99,7 millones (neto de cobertura de combustible). El costo unitario excluyendo el combustible aumentó 5,9% principalmente debido a mayores costos salariales, así como por mayores costos por arriendos de flota ACMI en el negocio de carga. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 24,7%, debido al aumento de dotación promedio en el trimestre, en línea con el crecimiento en las operaciones, la apreciación de las monedas locales en América Latina y mayores bonos de gestión operacional en línea con los mayores resultados obtenidos en 2010.
- Los **gastos por combustible** aumentaron 21,1% debido a un alza de 26,4% en los precios, combinado con un aumento de 10,7% en el consumo. Adicionalmente la Compañía reconoció una utilidad de US\$1,0 millón por cobertura de combustible, comparada con una pérdida de US\$128,7 millones durante el mismo periodo de 2009.
- Las **comisiones** aumentaron 20,5%, debido principalmente al aumento de 24,8% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, lo cual fue parcialmente compensado por una reducción de 0,1 puntos en las comisiones promedio, explicada principalmente por menores comisiones en el negocio de pasajeros.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 12,4% principalmente debido a la incorporación de un nuevo Boeing 767-300 en febrero de 2010 así como también la incorporación de ocho Airbus A320 entre julio y diciembre 2010.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 21,2%, principalmente debido a un aumento en gastos de tasas aeronáuticas y de *handling*, en línea con el crecimiento en las operaciones, al igual que un incremento en costos en arriendos ACMI en el negocio de carga.
- El **gasto de servicio a pasajeros** aumentó 23,1%, debido principalmente a un aumento de 12,3% en el número de pasajeros transportados y de mayores compensaciones pagadas a pasajeros durante el 2010.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 17,8% debido al aumento en el costo promedio de arriendo por la recepción de dos Boeing 777 cargueros durante Abril y Mayo de 2009, dos Airbus A320 durante septiembre y dos Boeing 767 cargueros que llegaron en noviembre y diciembre 2010.
- El **gasto de mantenimiento** cayó 0,3%, principalmente debido a menores gastos de mantenimiento de terceros, lo que compensa los efectos de una mayor flota.
- **Otros gastos operacionales** crecieron 29,3% debido a mayores gastos de ventas, marketing y publicidad, junto con mayores costos en servicios de turismo.

Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** cayeron de US\$18,2 millones en 2009 a US\$14,9 millones en 2010 debido a menores tasas de interés promedio durante el año.
- Los **costos financieros** crecieron 1,4% producto de un aumento en la deuda promedio relacionada al financiamiento de flota, lo cual fue parcialmente compensado por menores tasas de interés.
- En el ítem **otros ingresos/costos**, la Compañía registró una utilidad de US\$19,5 millones, la que incluye el reverso de parte de la 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 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 2010 LAN adquirió la aerolínea colombiana AIREs.

Actualmente LAN Airlines y sus filiales operan 118 aviones de pasajeros mientras LAN CARGO y sus filiales cuentan con 13 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.

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

	Para el trimestre terminado el		Para los doce meses terminados el		
	2010	2009	2010	2009	
		Var. %	31 de diciembre	31 de diciembre	Var. %
INGRESOS					
Pasajeros	888.428	17,3%	3.109.797	2.623.608	18,5%
Carga	370.150	31,2%	1.280.705	895.554	43,0%
Otros	43.900	39,6%	132.826	136.351	-2,6%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	1.302.478	21,6%	4.523.328	3.655.513	23,7%
COSTOS					
Remuneraciones	-228.699	29,7%	-794.096	-636.657	24,7%
Combustible	-318.796	20,8%	-1.161.927	-959.608	21,1%
Comisiones	-48.547	20,5%	-173.397	-143.900	20,5%
Depreciación y Amortización	-92.276	17,8%	-341.696	-303.888	12,4%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-173.314	31,5%	-595.215	-490.921	21,2%
Servicio a Pasajeros	-32.005	22,0%	-114.221	-92.796	23,1%
Arriendo de Aviones	-26.942	14,5%	-98.588	-83.712	17,8%
Mantenimiento	-29.524	4,0%	-120.642	-121.037	-0,3%
Otros Costos Operacionales	-141.630	27,0%	-500.658	-387.303	29,3%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-1.091.733	24,0%	-3.900.440	-3.219.822	21,1%
RESULTADO OPERACIONAL	210.745	10,7%	622.888	435.691	43,0%
<i>Margen Operacional</i>	16,2%	-1,6 pp	13,8%	11,9%	1,9 pp
Ingresos Financieros	4.556	5,2%	14.946	18.183	-17,8%
Gastos Financieros	-38.734	2,7%	-155.279	-153.109	1,4%
Otros Ingresos / Costos	18.764	-174,6%	19.477	-23.246	-183,8%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	195.331	48,2%	502.032	277.519	80,9%
Impuestos	-30.880	48,0%	-81.107	-44.487	82,3%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	164.451	48,3%	420.925	233.032	80,6%
Atribuible a:					
Inversionistas de la matriz	164.559	49,9%	419.702	231.126	81,6%
Interes minoritario	-108	-109,6%	1.223	1.906	-35,8%
UTILIDAD NETA	164.559	49,9%	419.702	231.126	81,6%
<i>Margen Neto</i>	12,6%	2,4 pp	9,3%	6,3%	3,0 pp
Tasa efectiva de impuestos	15,8%	16,0%	16,2%	16,1%	
Total de acciones	338.790.909	338.790.909	338.790.909	338.790.909	
Utilidad neta por acción (US\$)	0,49	0,32	1,24	0,68	81,6%

LAN Airlines S.A.
Estadísticas Operacionales Consolidadas

	Para el trimestre terminado el		Para los doce meses terminados el		
	2010	2009	2010	2009	
				Var. %	
Sistema					
ATKs (millones)	2.389	2.129	8.970	7.811	14,8%
ASKs (millones)	11.134	10.163	42.355	38.777	9,2%
RTKs (millones)	1.708	1.512	6.222	5.308	17,2%
RPKs (millones)	9.096	8.005	33.147	29.830	11,1%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	71,5%	71,0%	69,4%	68,0%	1,4 pp
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	61,5%	60,3%	61,7%	62,1%	-0,4 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	73,7	68,7	70,6	66,3	6,4%
Ingresos por ATK (US Centavos)	52,7	48,8	48,9	45,1	8,6%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	45,3	41,4	43,6	41,2	5,7%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	132,4	121,5	501,1	452,7	10,7%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1.908	1.915	1.917	1.936	-1,0%
Número total de empleados	18.967	16.844	18.967	16.844	12,6%
Pasajeros					
ASKs (millones)	11.134	10.163	42.355	38.777	9,2%
RPKs (millones)	9.096	8.005	33.147	29.830	11,1%
RTKs (millones)	819	720	2.983	2.685	11,1%
Pasajeros Transportados (miles)	4.767	4.181	17.293	15.404	12,3%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	81,7%	78,8%	78,3%	76,9%	1,3 pp
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	9,8	9,5	9,4	8,8	6,7%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	108,5	105,1	104,2	97,7	6,7%
Ingresos/ASK (US Centavos)	8,0	7,4	7,3	6,8	8,5%
Carga					
ATKs (millones)	1.239	1.087	4.620	3.835	20,5%
RTKs (millones)	890	791	3.239	2.623	23,5%
Toneladas Transportadas (miles)	215	191	780	649	20,1%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	71,8%	72,8%	70,1%	68,4%	1,7 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	41,6	35,7	39,5	34,1	15,8%
Ingresos/ATK (US Centavos)	29,9	26,0	27,7	23,4	18,7%

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

	Al 31 de diciembre de 2010	Al 31 de diciembre de 2009
Total Activos	6.785.897	5.771.972
Total Pasivos	5.485.837	4.666.046
Total Patrimonio (*)	1.300.060	1.105.926
Total Pasivos & Patrimonio	6.785.897	5.771.972
Calculo Deuda Neta:		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras corto y largo plazo	2.717.722	2.493.133
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	227.571	281.809
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	314.372	299.483
Caja y valores negociables	-737.093	-791.912
Deuda Neta Total	2.522.572	2.282.513

(*) Bajo IFRS el Patrimonio incluye Interés Minoritario, el que alcanzó MUS\$ 3.246 a diciembre de 2010 y MUS\$ 7.099 a diciembre de 2009

LAN Airlines S.A.
Flota Consolidada

	Arrendados	Al 31 de diciembre de 2010 Propios	Total
Flota Pasajeros			
Dash 8-200	11	0	11
Dash 8-Q400	4	0	4
Boeing 737-700	9	0	9
Airbus A318-100	0	15	15
Airbus A319-100	0	20	20
Airbus A320-200	2	24	26
Boeing 767-300	10	18	28
Airbus A340-300	1	4	5
TOTAL	37	81	118
Flota Carga			
Boeing 777-200F	2	0	2
Boeing 767-300F	3	8	11
TOTAL	5	8	13
TOTAL FLOTA	42	89	131

Nota: La tabla no incluye un avión Boeing 767-200 arrendado a AeroMéxico y dos aviones Airbus A320 arrendados a Aeroasis S.A.