

ABRIL 2013 - ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO DEL GRUPO

- En el mes de abril de 2013, la demanda del Grupo medida en pasajeros-kilómetro transportados disminuyó un 5,6%. El volumen de oferta, medido en número de asientos-kilómetro ofertados se redujo un 2,9%.
- El tráfico de negocios para el Grupo IAG se incrementó un 1,8% frente al mismo periodo del año anterior. El tráfico en el segmento turista se redujo un 6,9%.
- El tráfico y el coeficiente de ocupación estuvieron afectados por el efecto de Semana Santa y una política dirigida a mejorar los ingresos unitarios a través del incremento del yield, en lugar del factor de ocupación. Para analizar el efecto de la Semana Santa es necesario agregar los meses de marzo y abril. Dado lo anterior, el factor de ocupación se redujo en 0,6 puntos. A su vez, el tráfico de negocios aumentó en un 0,6% y el segmento turista disminuyó en un 3,2%.
- Las condiciones de mercado subyacentes permanecen sin cambios respecto a las descritas en la publicación de resultados del cuarto trimestre de 2012 el día 28 de febrero.

8 de mayo de 2013

HECHOS DESTACABLES

El 23 de abril, IAG anunció que la compañía de bajo coste con base en Barcelona, Vueling, iba a formar parte del grupo después de que la mayoría de sus accionistas aceptaran la oferta pública de adquisición de la aerolínea efectuada por IAG, tras la recomendación del Consejo de Administración de Vueling. El Grupo IAG es titular del 90,51% de Vueling que ha pasado a ser una compañía independiente dentro de IAG cuyo consejero delegado, Alex Cruz, reporta al consejero delegado de IAG, Willie Walsh. La adquisición se completó el 26 de abril de 2013.

El 22 de abril, IAG anunció que ha realizado un pedido de 18 aviones Airbus 350-1000 en firme, además de 18 opciones para British Airways. Estos aviones son adicionales a las 18 opciones existentes de Boeing 787 que IAG anunció previamente y que planea convertir en pedidos en firme. Los pedidos en firme de Airbus 350 y Boeing 787 serán utilizados para reemplazar 30 aeronaves Boeing 747-400 entre 2017 y 2023. Para Iberia, IAG ha alcanzado un acuerdo tanto con Airbus como con Boeing para establecer los términos comerciales y reservas de entregas que podrían derivar en pedidos en firme de aeronaves Airbus 350 y/o Boeing 787. Los pedidos en firme sólo se realizarán cuando Iberia se encuentre en posición de crecer de manera rentable, una vez que se haya reestructurado y reducido su base de costes.

El 30 de abril, la autoridad de aviación civil del Reino Unido, CAA, publicó sus propuestas iniciales en relación a las tasas aeroportuarias en los aeropuertos de Londres para el periodo de cinco años que comenzará en 2014. La CAA ha propuesto un incremento máximo en las tasas de Heathrow de acuerdo a la inflación menos 1.3%. En Gatwick, la propuesta de CAA establece un límite máximo de ajuste de acuerdo a la inflación más 1%. En respuesta, Willie Walsh, consejero delegado de IAG, dijo que "Heathrow es demasiado caro e ineficiente y estas propuestas, que se traducirán en un aumento de los precios, no resuelven esta situación". Además, indicó que "Heathrow es ahora el hub más caro del mundo". La CAA hará sus propuestas finales en septiembre de 2013 y adoptará una decisión sobre las condiciones de las licencias en enero de 2014.

Nota de advertencia : Cierta información contenida en esta comunicación puede constituir previsiones e implica riesgos e incertidumbres que pueden causar que los resultados reales difieran significativamente de los expresados o sugeridos en las previsiones.

Las previsiones incluyen, sin limitación, proyecciones relativas a resultados de las operaciones y condiciones financieras y planes y objetivos de la Compañía para futuras operaciones, incluyendo, sin limitación, consideraciones sobre los programas del plan de negocio de la Compañía, resultados futuros esperados, planes de financiación y gastos y desinversiones esperados. Todas las previsiones incluidas en esta comunicación se basan en información conocida por la Compañía en la fecha de la misma. La Compañía no asume obligación alguna de actualizar o revisar públicamente ninguna de las previsiones, sea como resultado de nueva información, de futuros eventos o por cualquier otra causa.

No es razonablemente posible identificar todos los factores y eventos específicos que podrían causar que las previsiones de la Compañía sean incorrectas o que podrían tener un efecto significativo adverso en las operaciones o resultados futuros de una aerolínea que opere en una economía global. Información adicional sobre varios de los más importantes riesgos a este respecto se incluye en el Informe Anual de 2012 de la compañía, disponible en www.iagshares.com

Evolución operativa del Grupo

| | Abril | | | Acumulado | | |
|---|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|
| | 2013 | 2012* | % | 2013 | 2012 | % |
| Pasajeros transportados (miles) | 4.371 | 4.483 | -2,5% | 16.143 | 15.866 | 1,7% |
| Doméstico (Reino Unido y España) | 842 | 933 | -9,8% | 3.186 | 3.277 | -2,8% |
| Europa | 1.994 | 1.933 | 3,2% | 7.049 | 6.603 | 6,8% |
| Norteamérica | 729 | 733 | -0,5% | 2.468 | 2.476 | -0,3% |
| Latinoamérica | 313 | 375 | -16,5% | 1.396 | 1.553 | -10,1% |
| África, Oriente Medio y S.Asia | 360 | 374 | -3,7% | 1.534 | 1.467 | 4,6% |
| Asia Pacífico | 133 | 135 | -1,5% | 510 | 490 | 4,1% |
| Pasajeros-kilómetro transportados (millones) | 13.805 | 14.621 | -5,6% | 52.780 | 53.778 | -1,9% |
| Doméstico (Reino Unido y España) | 508 | 603 | -15,8% | 1.921 | 2.085 | -7,9% |
| Europa | 2.355 | 2.385 | -1,3% | 8.119 | 7.911 | 2,6% |
| Norteamérica | 4.920 | 4.942 | -0,4% | 16.731 | 16.802 | -0,4% |
| Latinoamérica | 2.638 | 3.116 | -15,3% | 11.658 | 12.982 | -10,2% |
| África, Oriente Medio y S.Asia | 2.061 | 2.214 | -6,9% | 9.222 | 9.020 | 2,2% |
| Asia Pacífico | 1.323 | 1.361 | -2,8% | 5.129 | 4.978 | 3,0% |
| Asientos-kilómetro ofrecidos (millones) | 17.431 | 17.951 | -2,9% | 67.790 | 69.398 | -2,3% |
| Doméstico (Reino Unido y España) | 738 | 789 | -6,5% | 2.909 | 2.844 | 2,3% |
| Europa | 3.059 | 3.119 | -1,9% | 11.205 | 11.326 | -1,1% |
| Norteamérica | 5.935 | 5.839 | 1,6% | 20.950 | 21.476 | -2,4% |
| Latinoamérica | 3.276 | 3.701 | -11,5% | 14.110 | 15.407 | -8,4% |
| África, Oriente Medio y S.Asia | 2.734 | 2.820 | -3,0% | 12.093 | 11.993 | 0,8% |
| Asia Pacífico | 1.689 | 1.683 | 0,4% | 6.523 | 6.352 | 2,7% |
| Coefficiente de ocupación de pasaje (%) | 79,2 | 81,4 | -2,2 pts | 77,9 | 77,5 | +0,4 pts |
| Doméstico (Reino Unido y España) | 68,8 | 76,4 | -7,6 pts | 66,0 | 73,3 | -7,3 pts |
| Europa | 77,0 | 76,5 | +0,5 pts | 72,5 | 69,8 | +2,7 pts |
| Norteamérica | 82,9 | 84,6 | -1,7 pts | 79,9 | 78,2 | +1,7 pts |
| Latinoamérica | 80,5 | 84,2 | -3,7 pts | 82,6 | 84,3 | -1,7 pts |
| África, Oriente Medio y S.Asia | 75,4 | 78,5 | -3,1 pts | 76,3 | 75,2 | +1,1 pts |
| Asia Pacífico | 78,3 | 80,9 | -2,6 pts | 78,6 | 78,4 | +0,2 pts |
| Carga y actividad total (millones) | | | | | | |
| TKT carga | 468 | 503 | -7,0% | 1.832 | 1.985 | -7,7% |
| TKT Total | 1.783 | 1.880 | -5,2% | 6.898 | 7.098 | -2,8% |
| TKO Total | 2.470 | 2.533 | -2,5% | 9.684 | 9.875 | -1,9% |
| Coefficiente de ocupación total | 72,2 | 74,2 | -2,0 pts | 71,2 | 71,9 | -0,7 pts |

Evolución operativa por Aerolínea



| | Abril | | | Acumulado | | |
|----------------------|-------|-------|--------|-----------|--------|--------|
| | 2013 | 2012 | % | 2013 | 2012 | % |
| PKT (millones) | 3.254 | 4.031 | -19,3% | 12.928 | 15.438 | -16,3% |
| AKO (millones) | 4.206 | 4.837 | -13,0% | 16.668 | 19.029 | -12,4% |
| TKT carga (millones) | 90 | 96 | -6,3% | 332 | 406 | -18,2% |



| | Abril | | | Acumulado | | |
|----------------------|--------|--------|-------|-----------|--------|-------|
| | 2013 | 2012 | % | 2013 | 2012 | % |
| PKT (millones) | 10.551 | 10.589 | -0,4% | 39.853 | 38.340 | 3,9% |
| AKO (millones) | 13.225 | 13.116 | 0,8% | 51.122 | 50.372 | 1,5% |
| TKT carga (millones) | 378 | 407 | -7,1% | 1.500 | 1.579 | -5,0% |

* Las cifras de British Airways para 2012 incluyen 10 días de operación de bmi