

## ANUNCIO DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL TRIMESTRE

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 9 de mayo de 2014, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al trimestre finalizado el 31 de marzo de 2014.

### Principales parámetros del periodo:

- El primer trimestre de 2014 registró una pérdida de las operaciones de 150 millones de euros antes de partidas excepcionales (2013: pérdida de las operaciones de 278 millones de euros).
- Los ingresos del trimestre crecieron un 6,7%, alcanzando la cifra de 4.203 millones de euros, siendo el incremento de un 7,6% a tipos de cambio constante.
- Los costes excluyendo el combustible subieron un 3,8%, mientras que a tipos de cambio constante el aumento fue de un 4,8%.
- A tipo de cambio constante, los ingresos unitarios de pasaje descendieron un 1,4% (excluyendo Vueling disminuyeron un 0,5%), y los costes excluido el combustible se redujeron un 6,2% (excluyendo Vueling disminuyeron un 4,2%).
- Los costes unitarios de combustible disminuyeron un 8,9%, decreciendo un 7,4% a tipos de cambio constante.
- El efectivo se situó en 4.004 millones de euros a 31 de marzo de 2014, lo que supuso un incremento de 371 millones de euros con respecto al cierre del ejercicio 2013.
- El apalancamiento financiero ajustado continúa situándose en el 50%.

### Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros	Tres meses finalizados el 31 de marzo de		Incr. / (dism.)
	2014	2013	
Ingresos de pasaje	3.664	3.346	9,5 %
Total ingresos	4.203	3.939	6,7 %
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(150)	(278)	
Partidas excepcionales	-	(311)	
Pérdida de las operaciones después de partidas excepcionales	(150)	(589)	
Pérdida después de impuestos	(184)	(630)	
Pérdida básica por acción (céntimos de euro)	(9,3)	(34,3)	
Indicadores operativos	2014	2013	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	56.316	50.359	11,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	43.220	38.986	10,9 %
Coeficiente de ocupación (%)	76,7	77,4	(0,7pts)
Ingreso pasaje / PKT (céntimos de €)	8,48	8,58	(1,2)%
Ingreso unitario pasaje / AKO (céntimos de €)	6,51	6,64	(2,0)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,26	5,67	(7,2)%
Millones de euros	31 de marzo, 2014	31 de diciembre, 2013	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	4.004	3.633	10,2 %
Deuda neta ajustada <sup>(1)</sup>	5.508	5.701	(3,4)%
Apalancamiento financiero ajustado <sup>(2)</sup>	50%	50%	-

<sup>(1)</sup> Deuda neta ajustada es definida como deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados

<sup>(2)</sup> El apalancamiento financiero ajustado es definido por la deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados, dividido entre la deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados más el patrimonio neto ajustado.

### El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

“Estamos muy satisfechos de que el resultado de las operaciones haya mejorado significativamente, con una reducción de las pérdidas desde 278 millones de euros hasta 150 millones de euros, especialmente teniendo en cuenta que no se incluyen las pérdidas trimestrales de Vueling en los datos del año pasado, ya que la compañía no formaba parte del Grupo. A tipos de cambio constantes, los ingresos crecieron un 7,6% y los costes excluido el combustible aumentaron un 4,8%.

“Iberia ha reducido sus pérdidas a casi la mitad frente al primer trimestre del año pasado. Así, la pérdida de las operaciones fue de 111 millones de euros, frente a los 202 millones del mismo periodo del año anterior. La compañía continúa beneficiándose de la reestructuración y estas cifras no reflejan el efecto de los acuerdos salariales y de productividad alcanzados recientemente y que entraron en vigor en el mes de abril. Mientras el proceso de reestructuración continúa su curso, Iberia ha comenzado a reanudar gradualmente algunas rutas, como los servicios de largo radio a Santo Domingo y Montevideo.

“British Airways registró una pérdida de las operaciones de 5 millones de euros durante el trimestre, frente a la pérdida de las operaciones de 72 millones de euros en 2013. La aerolínea ha incrementado su capacidad dentro de un entorno de costes controlado y se ha beneficiado de la eficiencia de sus nuevos aviones Airbus 380 y Boeing 787.

“Vueling generó una pérdida de las operaciones de 30 millones de euros y consiguió contener las pérdidas a pesar de incrementar la capacidad. La aerolínea continúa creciendo y concentra su expansión en el sur de Europa”.

## Perspectivas de negocio

Esperamos que el beneficio de las operaciones mejore en al menos 500 millones de euros en el ejercicio 2014, respecto a la base de 770 millones de euros de beneficio operativo de 2013. Estimamos que los ingresos unitarios se mantendrán relativamente planos, con un incremento en el margen impulsado por una reducción en los costes unitarios.

### Declaraciones de carácter prospectivo:

Determinadas declaraciones incluidas en este informe tienen carácter prospectivo y están sujetas a supuestos, riesgos e incertidumbres, por lo que los resultados reales podrían diferir significativamente de los contenidos de forma expresa o tácita en dichas declaraciones de carácter prospectivo.

Las declaraciones prospectivas se pueden identificar generalmente por el uso de términos con idea de futuro, como “prevé”, “puede”, “podrá”, “podría”, “pretende”, “planea”, “predice”, “contempla” o “espera”, y comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones relativas a los resultados de las operaciones y las condiciones financieras de International Consolidated Airlines Group S.A. y sus filiales (el “Grupo”), así como a los planes y objetivos sobre las operaciones futuras, las negociaciones del Plan de negocio del Grupo, los ingresos futuros previstos, los planes de financiación y las inversiones y desinversiones previstas. Todas las declaraciones de carácter prospectivo incluidas en este informe se basan en la información que obraba en poder del Grupo a la fecha de este informe. El Grupo no asume obligación alguna de actualizar públicamente ni revisar las declaraciones de carácter prospectivo, ya sea con motivo de la aparición de nueva información, acontecimientos futuros u otras circunstancias.

No es razonablemente posible recoger pormenorizadamente todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones prospectivas del Grupo o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros de una aerolínea que opera a escala mundial. Información adicional sobre los factores de riesgo más importantes y la gestión de riesgo del grupo está incluida en el Informe y cuentas anuales de IAG de 2013; estos documentos pueden obtenerse en [www.iagshares.com](http://www.iagshares.com).

Relaciones con Inversores IAG  
2 World Business Centre Heathrow  
Newall Road, London Heathrow Airport  
HOUNSLOW TW6 2SF

Tfno.: +44 (0)208 564 2900  
[Investor.relations@iairgroup.com](mailto:Investor.relations@iairgroup.com)

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**
**Tres meses finalizados el 31 de marzo de**

Millones de euros	Total 2014	Antes de partidas excepcionales		Total 2013	Incr. / (dism.)
		2013	Partidas excepcionales		
Ingresos de pasaje	<b>3.664</b>	3.346		3.346	9,5 %
Ingresos de carga	<b>250</b>	270		270	(7,4)%
Otros ingresos	<b>289</b>	323		323	(10,5)%
<b>Total ingresos</b>	<b>4.203</b>	<b>3.939</b>		<b>3.939</b>	<b>6,7 %</b>
Gastos de personal	<b>1.018</b>	1.031	268	1.299	(1,3)%
Gastos de combustible y derechos de emisión	<b>1.388</b>	1.361		1.361	2,0 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>452</b>	446		446	1,3 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>335</b>	291		291	15,1 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>307</b>	307	15	322	0,0 %
Propiedad, TI y otros gastos	<b>231</b>	218		218	6,0 %
Gastos comerciales	<b>213</b>	186		186	14,5 %
Depreciación, amortización y deterioro	<b>278</b>	248	8	256	12,1 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	<b>126</b>	95	20	115	32,6 %
Diferencias de tipo de cambio	<b>5</b>	34		34	
<b>Gastos totales de las operaciones</b>	<b>4.353</b>	<b>4.217</b>	<b>311</b>	<b>4.528</b>	<b>3,2 %</b>
<b>Pérdida de las operaciones</b>	<b>(150)</b>	<b>(278)</b>	<b>(311)</b>	<b>(589)</b>	
Gastos no operativos netos	<b>(53)</b>	(81)		(81)	
<b>Pérdida antes de impuestos</b>	<b>(203)</b>	<b>(359)</b>	<b>(311)</b>	<b>(670)</b>	
Impuestos	<b>19</b>	40		40	
<b>Pérdida después de impuestos del periodo</b>	<b>(184)</b>	<b>(319)</b>	<b>(311)</b>	<b>(630)</b>	

Indicadores operativos	2014 <sup>(1)</sup>	2013 <sup>(1)</sup>	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>56.316</b>	50.359	11,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	<b>43.220</b>	38.986	10,9 %
Coefficiente de ocupación (%)	<b>76,7</b>	77,4	(0,7pts)
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	<b>1.371</b>	1.364	0,5 %
Cifras de pasajeros (miles)	<b>15.284</b>	11.772	29,8 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	<b>225</b>	227	(0,9)%
Despegues (miles)	<b>127.472</b>	105.788	20,5 %
Horas bloque (horas)	<b>376.096</b>	330.866	13,7 %
Plantilla media	<b>58.389</b>	58.065	0,6 %
Aviones en servicio	<b>441</b>	365	20,8 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos €)	<b>8,48</b>	8,58	(1,2)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	<b>6,51</b>	6,64	(2,0)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos €)	<b>18,23</b>	19,79	(7,9)%
Coste de combustible / AKO (céntimos €)	<b>2,46</b>	2,70	(8,9)%
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos €)	<b>5,26</b>	5,67	(7,2)%
Coste total / AKO (céntimos €)	<b>7,73</b>	8,37	(7,6)%

<sup>(1)</sup> Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales (para el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2014 no hay partidas excepcionales).

## Análisis financiero:

Los resultados del trimestre finalizado el 31 de marzo de 2014 comprenden las operaciones de Vueling. Sin embargo, en el mismo periodo del año anterior no se incluye a Vueling, ya que su adquisición se completó el 26 de abril de 2013.

### Ingresos

La capacidad se incrementó un 11,8% y los ingresos de pasaje crecieron un 9,5% (10,2% a tipos de cambio constantes) situando la reducción de los ingresos unitarios de pasaje en el 2,0% (1,4% a tipos de cambio constantes). Excluyendo a Vueling, la capacidad se incrementó un 3,7%, los ingresos de pasaje aumentaron un 2,4% (3,1% a tipos de cambio constantes) y los ingresos unitarios de pasaje descendieron un 1,1% (0,5% a tipos de cambio constantes).

Los ingresos de carga disminuyeron un 7,4% durante el trimestre (3,3% a tipos de cambio constantes) y los *yields* descendieron un 3,8% a tipos de cambio constantes. Debido a la situación general de exceso de capacidad en el mercado, la demanda de carga y los *yields* continúan siendo débiles.

La partida de otros ingresos descendió un 10,5% (10,8% a tipos de cambio constantes) debido a la eliminación de los ingresos de *handling* y mantenimiento de Iberia relacionados con Vueling y que se incluyen en el periodo de comparación.

### Gastos

Los costes unitarios de personal descendieron un 11,7% (12,2% a tipos de cambio constantes). El número medio de empleados aumentó un 0,6% frente al mismo periodo del año pasado y la productividad mejoró un 11,2%. Las mejoras de los costes unitarios de personal y de la productividad provienen de la integración de Vueling, el Plan de Transformación de Iberia y el crecimiento eficiente de British Airways.

Los costes unitarios de combustible disminuyeron un 8,9% (7,4% a tipos de cambio constantes), gracias al descenso de los precios medios del combustible netos de coberturas y a la eficiencia en el consumo derivada de la incorporación de nuevos aviones.

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios excluido el combustible descendieron un 6,2%, porcentaje que se sitúa en un 4,2% excluyendo a Vueling. En base unitaria, el Grupo mejoró sus costes excluido el combustible en partidas como Gastos de *handling*, catering y otros gastos de explotación, Gastos de mantenimiento y otros costes de flota, y en Propiedad, TI y otros gastos, gracias al crecimiento eficiente del Grupo.

Debido a que el número de despegues y cifras de pasajeros son proporcionalmente más altos en Vueling, las partidas de Tasas de aterrizaje y de navegación, Gastos de *handling*, catering y otros gastos de explotación, se han incrementado en términos unitarios, aumentando también los Gastos de arrendamiento operativo de flota. Sin embargo, la evolución de los costes unitarios excluido el combustible se beneficia de la eliminación de los costes de *handling* y mantenimiento de Iberia relacionados también con la actividad de Vueling.

Los gastos de depreciación aumentaron un 12,1%, reflejando una reducción en el valor residual estimado de los Boeing 747.

Los gastos netos no operativos se situaron en 53 millones de euros en el trimestre, frente a los 81 millones de euros de 2013. Este descenso se debe a unos menores costes de financiación de pensiones y a un descenso en las pérdidas de asociadas tras la adquisición de Vueling.

La pérdida antes de impuestos del trimestre ascendió a 203 millones de euros (2013: 359 millones de euros).

En el trimestre no se registraron activos por impuestos diferidos relacionados con pérdidas de Iberia incurridas en el periodo actual. El reconocimiento de estos activos se revisará en el segundo semestre del año en el marco del proceso de planificación anual del negocio. Excluyendo este efecto, el crédito fiscal del trimestre, que asciende a 19 millones de euros, refleja un tipo efectivo aplicado al Grupo del 28%.

La posición de tesorería del Grupo se sitúa en 4.004 millones de euros, lo que supone un incremento de 371 millones respecto al 31 de diciembre de 2013. La posición de tesorería comprende 2.471 millones de euros de British Airways, 734 millones de euros de Iberia, 602 millones de euros de Vueling y 197 millones de euros de la matriz y sociedades holding. La posición de tesorería del Grupo también incluye unos fondos equivalentes a 217 millones de euros de efectivo restringido, de los cuales 184 millones de euros han sido reconocidos por el Banco Central de Venezuela al tipo oficial de 6,3, pero todavía no han sido repatriados. El plazo necesario para repatriar efectivo ha pasado a ser de 15 meses. Tras la instauración del nuevo régimen cambiario aplicable a las aerolíneas por parte del gobierno venezolano, Iberia ha registrado las ventas locales de billetes a un tipo medio de 10,7 bolívares por dólar estadounidense. Iberia sigue gestionando su exposición a la divisa y la posición de efectivo en bolívares no se ha incrementado desde finales de año. Iberia continúa trabajando junto con las autoridades en relación a los plazos y el tipo de cambio aplicables a la repatriación de fondos mantenidos en Venezuela. Cualquier importe histórico que se repatrie a un tipo de cambio superior a 6,3 bolívares por dólar estadounidense se traducirá en un deterioro de la posición de tesorería mantenida.

La deuda neta ajustada del Grupo disminuyó 193 millones de euros hasta 5.508 millones de euros con respecto al 31 de diciembre de 2013 y el apalancamiento ajustado se mantuvo estable.