

ANUNCIO DE RESULTADOS DEL PRIMER TRIMESTRE DE 2012

International Airlines Group ha presentado en el día de hoy, 11 de mayo de 2012, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2012, así como los resultados combinados correspondientes al periodo de tres meses finalizado en dicha fecha, incluidos los primeros 21 días de enero del 2011 de Iberia.

IAG principales parámetros del periodo relativos a los resultados combinados:

- Pérdida de las operaciones en el primer trimestre de 249 millones de euros, antes de partidas excepcionales (2011: 102 millones de euros pérdida)
- Pérdida antes de impuestos del trimestre de 263 millones de euros (2011: 47 millones de euros pérdida)
- Los ingresos registrados en el trimestre aumentaron un 7,8% hasta 3.919 millones de euros (2011: 3.636 millones de euros), incluidos 40 millones de euros o un 1,1% por el efecto favorable de la conversión de moneda
- Los ingresos unitarios de pasaje registrados en el trimestre aumentaron un 8,5% (7,3% a tipos de cambio constantes), además de un incremento de la capacidad del 0,6%
- El coste del combustible durante el trimestre aumentó un 24,9% hasta 1.409 millones de euros (2011: 1.128 millones de euros); los costes unitarios del combustible aumentaron un 24,0%
- Otros costes, excluido el combustible, aumentaron un 5,7% hasta 2.759 millones de euros, antes de partidas excepcionales, incluidos 32 millones de euros o un 1,2% por el efecto desfavorable de la conversión de moneda. Los costes unitarios excluido el combustible aumentaron un 5,1%, o un 3,7% a tipos de cambio constantes
- El efectivo se redujo en 161 millones de euros en el trimestre, hasta 3.574 millones de euros.
- La deuda neta del Grupo disminuyó 19 millones de euros en el trimestre, hasta 1.129 millones de euros

Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros (no auditada)	Combinados Tres meses finalizados el 31 de marzo de			Consolidados Tres meses finalizados el 31 de marzo de	
	2012 ⁽¹⁾	2011 ⁽¹⁾	Incr. / (dism.)	2012 ⁽²⁾	2011 ⁽²⁾ <i>(excluye 21 días de Iberia previos a la fusión)</i>
Ingresos de pasaje	3.290	3.018	9,0 %	3.290	2.839
Total ingresos	3.919	3.636	7,8 %	3.919	3.399
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(249)	(102)	144 %	(249)	(65)
Partidas excepcionales	37	-	ns	37	-
Pérdida de las operaciones después de partidas excepcionales	(212)	(102)	108 %	(212)	(65)
Pérdida antes de impuestos	(263)	(47)	460 %	(263)	(8)
(Pérdida)/beneficio después de impuestos	(146)	33	(542) %	(146)	60
Beneficio básico por acción (céntimos de euro)				(8,2)	3,3
Indicadores operativos	2012 ⁽¹⁾	2011 ⁽¹⁾	Incr. / (dism.)		
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	51.425	51.116	0,6 %		
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	39.140	37.767	3,6 %		
Coefficiente de ocupación (%)	76,1	73,9	2,2pts		
Ingreso pasaje / PKT (céntimos de €)	8,41	7,99	5,3 %		
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,40	5,90	8,5 %		
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,37	5,11	5,1 %		
Millones de euros (no auditado)	A 31 de marzo de 2012 ⁽²⁾	A 31 de diciembre de 2011 ⁽¹⁾	Incr. / (dism.)		
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	3.574	3.735	(4,3) %		
Deuda neta	1.129	1.148	(1,7) %		
Patrimonio neto	5.739	5.686	0,9 %		
Apalancamiento financiero ajustado ⁽³⁾	43%	44%	(1pt)		

(1) La presente información financiera se basa en la combinación de los resultados de las operaciones de British Airways Plc (BA), Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (Iberia) e IAG (la Sociedad) durante el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2012 y 2011. Estos estados financieros combinados excluyen participaciones cruzadas y transacciones entre partes vinculadas. Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

(2) La cuenta de resultados de IAG a 31 de marzo de 2012 refleja los resultados consolidados de BA, Iberia e IAG, la Sociedad, correspondientes al periodo de tres meses finalizados el 31 de marzo de 2012. El periodo comparativo incluye los resultados consolidados de BA e IAG, la Sociedad, correspondientes al periodo de tres meses finalizados el 31 de marzo de 2011 y de Iberia, referentes al periodo comprendido entre el 22 de enero de 2011 y el 31 de marzo de 2011.

(3) El apalancamiento financiero ajustado viene 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.

ns = no significativo

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

“Los ingresos totales registrados durante el trimestre aumentaron un 7,8%, al tiempo que los ingresos unitarios de pasaje ascendieron un 8,5% con un incremento de la capacidad del 0,6%. A pesar de ello, hemos registrado una pérdida de las operaciones de 249 millones de euros antes de partidas excepcionales. Esto se debe principalmente a un aumento de 281 millones de euros o 24,9% de los costes del combustible, impulsados por el aumento de los precios, el menor impacto de las coberturas de combustible y los costes de derechos de emisión. La huelga de pilotos de Iberia ha supuesto un coste de 25 millones de euros durante este trimestre.”

“La pérdida de las operaciones de Iberia para el trimestre fue de 170 millones de euros (2011: 100 millones de euros de pérdida) mientras que la pérdida de las operaciones de British Airways fue de 62 millones de libras esterlinas antes de partidas excepcionales (2011: 5 millones de libras de pérdida). El comportamiento de Iberia refleja la debilidad del mercado nacional español y los conflictos sindicales emprendidos por los pilotos que se oponen a las medidas adoptadas por la dirección de Iberia para mejorar la eficiencia de la compañía. En el caso de British Airways, a pesar de que el mercado londinense y la demanda en el mercado transatlántico continúan siendo sólidos, su rentabilidad se ha visto impactada negativamente por el aumento en el coste del combustible.”

“El rendimiento financiero de nuestro negocio sigue viéndose negativamente afectado por las medidas adoptadas por los gobiernos. Además de que el gobierno británico ha aumentado en el doble de la inflación el impuesto que se aplica a los pasajeros en sus vuelos, conocido como Air Passenger Duty (el impuesto de aviación más alto del mundo), el gobierno español tiene planes de aumentar las tasas aeroportuarias en España hasta 10 euros por pasajero.”

“A finales de abril, completamos la adquisición de Bmi. Gracias a esta operación, British Airways será capaz de gestionar con mayor efectividad su cartera de slots en Heathrow y lanzará una nueva ruta de Heathrow a Seúl a finales de este año. Aeropuertos dentro y fuera del Reino Unido se han puesto en contacto con nosotros para iniciar nuevos servicios y, con sujeción a alcanzar un acuerdo satisfactorio con ellos, tenemos previsto lanzar vuelos desde Heathrow a Leeds-Bradford, Róterdam y Zagreb e incrementar las frecuencias existentes a destinos clave. Continúa el proceso de consultas con el personal de la aerolínea principal de Bmi y sus representantes sindicales acerca de nuestros planes para integrar dicho negocio en British Airways.”

“Se ha sido vendido Bmi regional a Sector Aviation Holdings Ltd.”

“Bmibaby no forma parte de nuestros planes y hemos iniciado consultas con el personal de Bmibaby y sus representantes sindicales acerca de las opciones de futuro para la compañía.”

Análisis financiero:

Los ingresos registrados en el trimestre aumentaron un 7,8% hasta 3.919 millones de euros (2011: 3.636 millones de euros). Los ingresos de pasaje aumentaron un 9,0% impulsados por el crecimiento de la capacidad (AKO) en un 0,6% y la mejora del ingreso unitario de pasaje (céntimos de euro por AKO) en un 8,5%. A tipos de cambio constantes, los ingresos totales aumentaron un 6,7% o 243 millones de euros, registrándose un incremento de los ingresos de pasaje y de los ingresos unitarios de pasaje del 7,9% y 7,3%, respectivamente.

Los ingresos de carga en el trimestre aumentaron un 0,3%, con un aumento del yield (ingreso de pasaje / PKT) del 2,6% y un descenso del volumen del 2,2%.

Los gastos de las operaciones antes de partidas excepcionales para el trimestre aumentaron un 11,5% hasta 4.168 millones de euros (2011: 3.738 millones de euros), representando el aumento de los costes del combustible un 7,5 por ciento de este incremento. La conversión de moneda tuvo un efecto desfavorable de un 1,5%, además de un aumento de la capacidad del 0,6%. Los costes del combustible aumentaron un 24,9% o 281 millones de euros, reflejando el aumento de precios experimentado y el volumen adicional. En este trimestre se ha registrado por primera vez, el coste de 15 millones de euros referente a los derechos de emisión, que se ha incluido en la partida de ‘gastos de combustible’.

Los costes distintos del combustible antes de partidas excepcionales aumentaron un 5,7%; los costes unitarios excluido el combustible (€/AKO) experimentaron un aumento del 5,1% (3,7% a tipos de cambio constantes). La huelga ha tenido un impacto en los costes unitarios excluido el combustible de un 1,3% a tipos de cambio constantes. Los costes unitarios excluido el combustible se vieron impactados en un 1,1% debido al momento del reconocimiento trimestral del bonus, así como el tratamiento contable de los impuestos, tasas y gastos en el marco del nuevo programa de fidelización de clientes Avios.

En abril, British Airways liquidó una sanción con el regulador británico de la competencia (Office of Fair Trading) en relación con la investigación de la aplicación de recargos a los pasajeros relativos a los precios del combustible que data del periodo 2004 - 2006. La sanción pactada fue de 70 millones de euros (58,5 millones de libras esterlinas), lo cual ha derivado en la reversión de 35 millones de euros en la provisión dotada a tales efectos. La diferencia favorable se ha reconocido en el primer trimestre como partida excepcional.

Los gastos no operativos fueron de 51 millones de euros para el trimestre en comparación con los ingresos de 55 millones de euros registrados en 2011. El crédito del periodo anterior se debió fundamentalmente a la ganancia de 83 millones de euros por la adquisición por etapas de Iberia. Asimismo, los gastos financieros netos correspondientes a pensiones constituyeron un abono de 5 millones de euros en el periodo anterior, mientras que en el periodo actual se ha registrado un gasto de 21 millones de euros.

Las pérdidas antes de impuestos correspondientes al trimestre ascendieron a 263 millones de euros (2011: pérdida de 47 millones de euros).

El crédito fiscal del trimestre de 117 millones de euros refleja un tipo efectivo del 29%, excluyendo una reducción del pasivo por impuesto diferido relativo al impacto de la reducción de los tipos impositivos adoptados en el Reino Unido.

La posición de tesorería del Grupo continúa siendo sólida, situándose el efectivo y activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados en 3.574 millones de euros. La deuda neta del Grupo se ha reducido en 19 millones de euros hasta situarse en 1.129 millones de euros frente a la registrada a 31 de diciembre de 2011. El apalancamiento financiero ajustado a 31 de marzo de 2012 mejoró en 1 punto hasta el 43%.

Perspectivas de negocio:

Las perspectivas para el conjunto del año 2012 están todavía sujetas a una serie de incertidumbres:

- La demanda se mantiene fuerte en Londres, donde continúan las tendencias positivas observadas en el segundo semestre de 2011 en nuestras “cabines premium” de largo radio, especialmente en las rutas del Atlántico Norte.
- El entorno macroeconómico de España y del resto de la zona euro se ha deteriorado en el primer trimestre del año y esto se ha reflejado en el empeoramiento del entorno del negocio desde nuestro hub de Madrid.
- Dados los niveles actuales del precio del petróleo y del tipo de cambio euro/dólar, este año nos enfrentaremos a un aumento del coste del combustible de más de 1.000 millones de euros; el impacto interanual de dicho incremento debería ser menos severo en el segundo semestre del año.
- Seguimos centrados en la maximización del resultado mediante mejoras de la eficiencia, y el reciente lanzamiento de Iberia Express es un paso importante en esa dirección. Los conflictos sindicales con los pilotos de Iberia asociados al desarrollo de esta estrategia, que han continuado durante el segundo trimestre, se dan ya por concluidos si bien la velocidad a la que se recuperarán los ingresos tras la finalización de las huelgas no está clara en este momento.
- Se espera que el impacto negativo en el resultado operativo derivado de la adquisición de Bmi, completada durante el segundo trimestre del año, esté en el entorno de los 240 millones de euros. Este resultado incluye costes de reestructuración no recurrentes incurridos en el año de aproximadamente 90 millones de euros.

De acuerdo con los factores antes mencionados, IAG espera obtener un resultado operativo para el conjunto del año entorno a nivel de “break-even”, después de partidas extraordinarias, incluyendo los costes no recurrentes derivados de la reestructuración de Bmi.

Declaraciones de carácter prospectivo:

Determinada información incluida en este informe tiene carácter prospectivo y entraña 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 comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones relativas a los resultados de las operaciones y las condiciones financieras, así como a los planes y objetivos de International Consolidated Airlines Group S.A. (el “Grupo”) sobre las operaciones futuras, incluidos, entre otros aspectos, las negociaciones del Plan de negocio de la Compañía, 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 de la Compañía en la fecha del mismo. La Compañía 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 de la Compañía o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros de una aerolínea que opera a escala mundial. Se incluye información adicional sobre los riesgos principales así como el proceso de gestión de riesgo del Grupo en el informe y cuentas anuales de 2011. Este documento puede encontrarse en la página web:

www.iagshares.com

IAG Investor Relations
2 World Business Centre Heathrow
Newall Road, London Heathrow Airport
HOUNSLOW TW6 2SF
Tel: +44 (0)208 564 2900
Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS COMBINADA

Millones de euros (no auditado)	Tres meses finalizados el 31 de marzo de 2012			Tres meses finalizados el 31 de marzo de 2011			Incr./ (dism.) ⁽¹⁾
	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total ⁽¹⁾	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total ⁽¹⁾	
Ingresos de pasaje	3.290		3.290	3.018		3.018	9,0 %
Ingresos de carga	291		291	290		290	0,3 %
Otros ingresos	338		338	328		328	3,0 %
Total ingresos	3.919		3.919	3.636		3.636	7,8 %
Gastos de personal	994		994	924		924	7,6 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.409		1.409	1.128		1.128	24,9 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	395		395	383		383	3,1 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	287		287	288		288	(0,3) %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	301		301	278		278	8,3 %
Propiedad, TI y otros gastos	235	(35)	200	215		215	9,3 %
Gastos comerciales	203		203	179		179	13,4 %
Depreciación, amortización y deterioro	252		252	246		246	2,4 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	99	(2)	97	104		104	(4,8) %
Diferencias de tipo de cambio	(7)		(7)	(7)		(7)	-
Gastos totales de las operaciones	4.168	(37)	4.131	3.738		3.738	11,5 %
Pérdida de las operaciones	(249)	37	(212)	(102)		(102)	144 %
(Gastos)/ingresos no operativos netos	(51)		(51)	(28)	83	55	82,1 %
Pérdida antes de impuestos	(300)	37	(263)	(130)	83	(47)	131 %
Impuestos	117		117	80		80	46,3 %
(Pérdida)/beneficio después de impuestos	(183)	37	(146)	(50)	83	33	266 %

Indicadores operativos	2012 ⁽¹⁾	2011 ⁽¹⁾	Incr./ (Dism.) ⁽¹⁾
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	51.425	51.116	0,6 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	39.140	37.767	3,6 %
Coefficiente de ocupación (%)	76,1	73,9	2,2pts
Cifras de pasajeros (miles)	11.384	11.528	(1,2) %
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.481	1.514	(2,2) %
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,41	7,99	5,3 %
Ingreso pasaje / AKO (céntimos €)	6,40	5,90	8,5 %
Ingreso por carga / TKT (céntimos €)	19,65	19,15	2,6 %
Coste total / AKO (céntimos €)	8,11	7,31	10,9 %
Coste de combustible / AKO (céntimos €)	2,74	2,21	24,0 %
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos €)	5,37	5,11	5,1 %
Aviones en servicio	349	346	0,9 %
Plantilla media	56.532	56.159	0,7 %

(1) La presente información financiera se basa en la combinación de los resultados de las operaciones de British Airways Plc (BA), Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (Iberia) e IAG (la Compañía) durante el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2012 y 2011. Estos estados financieros combinados excluyen participaciones cruzadas y transacciones entre partes vinculadas. Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

Veasé los resultados consolidados para el período de tres meses finalizados el 31 de marzo de 2012 en la próxima página.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros (no auditado)	Tres meses finalizados el 31 de marzo de 2012			Tres meses finalizados el 31 de marzo de 2011			Incr./ (dism.) ⁽¹⁾
	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total ⁽¹⁾	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total ⁽¹⁾	
Ingresos de pasaje	3.290		3.290	2.839		2.839	15,9 %
Ingresos de carga	291		291	276		276	5,4 %
Otros ingresos	338		338	284		284	19,0 %
Total ingresos	3.919		3.919	3.399		3.399	15,3 %
Gastos de personal	994		994	853		853	16,5 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.409		1.409	1.059		1.059	33,1 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	395		395	361		361	9,4 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	287		287	263		263	9,1 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	301		301	252		252	19,4 %
Propiedad, TI y otros gastos	235	(35)	200	198		198	18,7 %
Gastos comerciales	203		203	163		163	24,5 %
Depreciación, amortización y deterioro	252		252	236		236	6,8 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	99	(2)	97	87		87	13,8 %
Diferencias de tipo de cambio	(7)		(7)	(8)		(8)	(12,5)%
Gastos totales de las operaciones	4.168	(37)	4.131	3.464		3.464	20,3 %
Pérdida de las operaciones	(249)	37	(212)	(65)		(65)	283 %
(gastos)/ingresos no operativos netos	(51)		(51)	(26)	83	57	96,2 %
Pérdida antes de impuestos	(300)	37	(263)	(91)	83	(8)	230 %
Impuestos	117		117	68		68	72,1 %
(Pérdida)/beneficio después de impuestos	(183)	37	(146)	(23)	83	60	696 %
Beneficio básico por acción (céntimos de €)			(8,2)			3,3	
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)			(8,2)			2,9	

(1) La cuenta de resultados de IAG a 31 de marzo de 2012 refleja los resultados consolidados de BA, Iberia e IAG la Compañía correspondientes al periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2012. El periodo comparativo incluye los resultados consolidados de BA e IAG, la compañía, correspondientes al periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2011 y de Iberia, referentes al periodo comprendido entre el 22 de enero de 2011 y el 31 de marzo de 2011. Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.