

ANUNCIO DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL PERIODO DE NUEVE MESES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 8 de noviembre de 2013, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2013.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales en el tercer trimestre asciende a 690 millones de euros (2012: 270 millones de euros)
- A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje del tercer trimestre aumentaron un 6,7% (excluyendo Vueling 7,4%) y los costes unitarios excluido el combustible disminuyeron 4,3% (excluyendo Vueling aumentaron un 0,6%)
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales durante el periodo de nueve meses fue de 657 millones de euros (2012: 17 millones de euros)
- Los ingresos durante el periodo de nueve meses aumentaron 3,9% hasta 14.113 millones de euros
- Los ingresos unitarios de pasaje registrados en el periodo de nueve meses aumentaron un 2,3% (5,6% a tipos de cambio constantes)
- Los costes de combustible descendieron un 3,4% hasta 4.475 millones de euros (2012: 4.633 millones de euros) durante el periodo de nueve meses. Los costes unitarios de combustible se redujeron un 5,4% a tipos de cambio constantes
- Los costes excluido el combustible, antes de partidas excepcionales, registrados en el periodo de nueve meses aumentaron un 0,5% hasta 8.981 millones de euros. Los costes unitarios excluido el combustible a tipos de cambio constantes disminuyeron un 3,5%, lo que supone una disminución del 1,1%
- La posición de efectivo al 30 de septiembre de 2013 se situó en 3.740 millones de euros, registrando un aumento de 831 millones de euros desde diciembre incluyendo 591 millones de euros de efectivo de Vueling
- El apalancamiento financiero ajustado disminuyó 2 puntos hasta el 49% incluyendo Vueling

Resumen de resultados:

Nueve meses finalizados el 30 de septiembre

| Información financiera en millones de euros | Nueve meses finalizados el 30 de septiembre | | Incr. / (dism.) |
|--|---|-----------------------------------|-----------------|
| | 2013 | 2012 (reformulado) ⁽¹⁾ | |
| Ingresos de pasaje | 12.299 | 11.560 | 6,4 % |
| Total ingresos | 14.113 | 13.588 | 3,9 % |
| Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales | 657 | 17 | |
| Partidas excepcionales | (309) | (8) | |
| Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales | 348 | 9 | |
| Beneficio después de impuestos | 77 | 57 | |
| Beneficio/(pérdida) básica por acción (céntimos de euro) | 3,2 | (0,2) | |
| Indicadores operativos | 2013 | 2012 | Incr. / (dism.) |
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones) | 172.234 | 165.565 | 4,0 % |
| Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones) | 140.220 | 133.934 | 4,7 % |
| Coeficiente de ocupación (%) | 81,4 | 80,9 | 0,5pts |
| Ingreso pasaje / PKT (céntimos de €) | 8,77 | 8,63 | 1,6 % |
| Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €) | 7,14 | 6,98 | 2,3 % |
| Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €) | 5,21 | 5,40 | (3,5)% |
| Millones de euros | A 30 de septiembre 2013 | A 31 de diciembre 2012 | Incr. / (dism.) |
| Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo | 3.740 | 2.909 | 28,6 % |
| Deuda neta ajustada ⁽²⁾ | 5.252 | 5.345 | (1,7)% |
| Apalancamiento financiero ajustado ⁽³⁾ | 49% | 51% | (2pts) |

(1) Reformulado para reflejar la enmienda de la norma contable NIC 19 "Prestaciones para empleados".

(2) Deuda neta ajustada es definida como deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados.

(3) 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:

"Estos son unos resultados sólidos, con un beneficio de las operaciones de 690 millones de euros en el trimestre. Los ingresos del Grupo crecieron un 6,9% y los costes totales descendieron un 1,5%. A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje crecieron un 6,7% y los costes unitarios, excluido el combustible, descendieron un 4,3%".

"El beneficio de las operaciones de Iberia fue de 74 millones de euros en el trimestre, frente a un millón de euros el pasado año. Esto supone una mejora apreciable de los resultados, considerando que es el trimestre de más actividad del año. Sin embargo, la aerolínea debe seguir ejecutando su plan de reestructuración y alcanzar un acuerdo sobre la mejora de productividad para posibilitar beneficios y crecimientos sostenibles a largo plazo".

“El beneficio de las operaciones de British Airways fue de 477 millones de euros, frente a 268 millones de euros hace un año. Estos resultados siguen beneficiándose de la fortaleza de Londres y del mercado transatlántico, así como la recuperación de 100 millones de euros en los ingresos, producto del impacto negativo de los Juegos Olímpicos en el tercer trimestre de 2012. Adicionalmente, la aerolínea ha seguido centrada en el control de los costes”.

“Este es el primer trimestre completo en el que incluimos los resultados de Vueling que registró un beneficio de las operaciones de 139 millones de euros. Vueling aporta valor al Grupo gracias a sus menores costes y su exitosa estrategia comercial. Este verano, el turismo experimentó un gran impulso en Barcelona y Vueling fue capaz de aprovechar este incremento estacional gracias a su posición de liderazgo en el aeropuerto de la ciudad”.

“En los nueve primeros meses del año, el Grupo registró un beneficio de las operaciones de 657 millones de euros, con un crecimiento de los ingresos unitarios de pasaje del 5,6% a tipos de cambio constantes y un descenso del 1,1% en los costes unitarios, excluido el combustible”.

Perspectivas de negocio:

El grupo espera un beneficio de las operaciones para 2013, antes de partidas excepcionales, de alrededor de 740 millones de euros.

Las condiciones de mercado actuales se encuentran en línea con las tendencias subyacentes recientes.

Nuestros planes de capacidad se mantienen sin cambios. Para 2013, esperamos aumentar la capacidad del Grupo en un 5,2% (reducción del 2,4% excluyendo Vueling).

Adicionalmente, esperamos ver una reducción en los costes unitarios excluido el combustible para el conjunto de 2013.

En 2014, esperamos que el motor del crecimiento de los ingresos pase de ser el yield a ser el volumen debido a los nuevos lanzamientos de rutas de British Airways y el fuerte crecimiento de Vueling.

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 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 en la fecha del mismo. 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 2012; estos documentos pueden obtenerse en 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@iagroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

| Millones de euros | Nueve meses finalizados el 30 de septiembre, 2013 | | | Nueve meses finalizados el 30 de septiembre, 2012 (reformulado) ⁽¹⁾ | | | |
|---|--|---------------------------|---------------|---|---------------------------|---------------|-------------------|
| | Antes de partidas excepcionales | Partidas excepcionales | Total | Antes de partidas excepcionales | Partidas excepcionales | Total | Incr./ (dism.) |
| Ingresos de pasaje | 12.299 | | 12.299 | 11.560 | | 11.560 | 6,4 % |
| Ingresos de carga | 797 | | 797 | 888 | | 888 | (10,2)% |
| Otros ingresos | 1.017 | | 1.017 | 1.140 | | 1.140 | (10,8)% |
| Total ingresos | 14.113 | | 14.113 | 13.588 | | 13.588 | 3,9 % |
| Gastos de personal | 3.075 | 268 | 3.343 | 3.158 | 34 | 3.192 | (2,6)% |
| Gastos de combustible y derechos de emisión | 4.475 | (5) | 4.470 | 4.633 | | 4.633 | (3,4)% |
| Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación | 1.442 | | 1.442 | 1.348 | | 1.348 | 7,0 % |
| Tasas de aterrizaje y de navegación | 1.058 | | 1.058 | 974 | | 974 | 8,6 % |
| Gastos de mantenimiento y otros costes de flota | 976 | 15 | 991 | 979 | | 979 | (0,3)% |
| Propiedad, TI y otros gastos | 684 | 5 | 689 | 738 | (25) | 713 | (7,3)% |
| Gastos comerciales | 609 | | 609 | 640 | 5 | 645 | (4,8)% |
| Depreciación, amortización y deterioro | 744 | 8 | 752 | 786 | | 786 | (5,3)% |
| Gastos de arrendamiento operativo de flota | 355 | 18 | 373 | 322 | (6) | 316 | 10,2 % |
| Diferencias de tipo de cambio | 38 | | 38 | (7) | | (7) | |
| Gastos totales de las operaciones | 13.456 | 309 | 13.765 | 13.571 | 8 | 13.579 | (0,8)% |
| Beneficio de las operaciones | 657 | (309) | 348 | 17 | (8) | 9 | |
| Gastos no operativos netos | (228) | (17) | (245) | (130) | | (130) | |
| Beneficio/(pérdida) antes de impuestos de operaciones continuadas | 429 | (326) | 103 | (113) | (8) | (121) | |
| Impuestos | (24) | (2) | (26) | 168 | 10 | 178 | |
| Beneficio después de impuestos de operaciones continuadas | 405 | (328) | 77 | 55 | 2 | 57 | |
| Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas | - | - | - | - | (45) | (45) | |
| Beneficio después de impuestos del periodo | 405 | (328) | 77 | 55 | (43) | 12 | |

| Indicadores operativos | 2013 ⁽²⁾ | 2012 ⁽²⁾ | Incr./ (dism.) |
|--|---------------------|---------------------|----------------|
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones) | 172.234 | 165.565 | 4,0 % |
| Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones) | 140.220 | 133.934 | 4,7 % |
| Coefficiente de ocupación (%) | 81,4 | 80,9 | 0,5pts |
| Cifras de pasajeros (miles) | 50.454 | 41.483 | 21,6 % |
| Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones) | 4.150 | 4.519 | (8,2)% |
| Ingreso pasaje / PKT (céntimos €) | 8,77 | 8,63 | 1,6 % |
| Ingreso pasaje / AKO (céntimos €) | 7,14 | 6,98 | 2,3 % |
| Ingreso por carga / TKT (céntimos €) | 19,20 | 19,65 | (2,3)% |
| Coste total / AKO (céntimos €) | 7,81 | 8,20 | (4,8)% |
| Coste de combustible / AKO (céntimos €) | 2,60 | 2,80 | (7,1)% |
| Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos €) | 5,21 | 5,40 | (3,5)% |
| Aviones en servicio | 437 | 383 | 14,1 % |
| Plantilla media | 60.470 | 59.430 | 1,7 % |

⁽¹⁾ Reformulado para reflejar la enmienda de la norma contable NIC 19 "Prestaciones de empleados".

⁽²⁾ Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

| Millones de euros | Tres meses finalizados el 30 de septiembre, 2013 | | | Tres meses finalizados el 30 de septiembre, 2012 (reformulado) | | | |
|--|--|------------------------|--------------|--|------------------------|--------------|-----------------------|
| | Antes de partidas excepcionales | Partidas excepcionales | Total | Antes de partidas excepcionales | Partidas excepcionales | Total | Incr./ (dism.) |
| Ingresos de pasaje | 4.801 | | 4.801 | 4.350 | | 4.350 | 10,4 % |
| Ingresos de carga | 256 | | 256 | 298 | | 298 | (14,1)% |
| Otros ingresos | 349 | | 349 | 408 | | 408 | (14,5)% |
| Total ingresos | 5.406 | | 5.406 | 5.056 | | 5.056 | 6,9 % |
| Gastos de personal | 1.006 | | 1.006 | 1.088 | 2 | 1.090 | (7,5)% |
| Gastos de combustible y derechos de emisión | 1.611 | (2) | 1.609 | 1.660 | | 1.660 | (3,0)% |
| Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación | 518 | | 518 | 497 | | 497 | 4,2 % |
| Tasas de aterrizaje y de navegación | 403 | | 403 | 346 | | 346 | 16,5 % |
| Gastos de mantenimiento y otros costes de flota | 350 | | 350 | 344 | | 344 | 1,7 % |
| Propiedad, TI y otros gastos | 227 | | 227 | 268 | 5 | 273 | (15,3)% |
| Gastos comerciales | 211 | | 211 | 217 | 2 | 219 | (2,8)% |
| Depreciación, amortización y deterioro | 246 | | 246 | 274 | | 274 | (10,2)% |
| Gastos de arrendamiento operativo de flota | 140 | (1) | 139 | 113 | (2) | 111 | 23,9 % |
| Diferencias de tipo de cambio | 4 | | 4 | (21) | | (21) | |
| Gastos totales de las operaciones | 4.716 | (3) | 4.713 | 4.786 | 7 | 4.793 | (1,5)% |
| Beneficio de las operaciones | 690 | 3 | 693 | 270 | (7) | 263 | |
| Gastos no operativos netos | (84) | | (84) | (26) | | (26) | |
| Beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas | 606 | 3 | 609 | 244 | (7) | 237 | |
| Impuestos | (29) | | (29) | 16 | 1 | 17 | |
| Beneficio después de impuestos de operaciones continuadas | 577 | 3 | 580 | 260 | (6) | 254 | |
| Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas | - | | - | - | (35) | (35) | |
| Beneficio después de impuestos del periodo | 577 | 3 | 580 | 260 | (41) | 219 | |
| Indicadores operativos | 2013 | | | 2012 | | | Incr./ (dism.) |
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones) | 63.594 | | | 58.298 | | | 9,1 % |
| Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones) | 53.842 | | | 49.379 | | | 9,0 % |
| Coefficiente de ocupación (%) | 84,7 | | | 84,7 | | | 0,0 % |
| Cifras de pasajeros (miles) | 21.317 | | | 15.762 | | | 35,2 % |
| Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones) | 1.394 | | | 1.510 | | | (7,7)% |
| Ingreso pasaje / PKT (céntimos €) | 8,92 | | | 8,81 | | | 1,2 % |
| Ingreso pasaje / AKO (céntimos €) | 7,55 | | | 7,46 | | | 1,2 % |
| Ingreso por carga / TKT (céntimos €) | 18,36 | | | 19,74 | | | (7,0)% |
| Coste total / AKO (céntimos €) | 7,42 | | | 8,21 | | | (9,6)% |
| Coste de combustible / AKO (céntimos €) | 2,53 | | | 2,85 | | | (11,2)% |
| Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos €) | 4,88 | | | 5,36 | | | (9,0)% |
| Plantilla media | 60.384 | | | 61.340 | | | (1,6)% |

Análisis financiero del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2013:

Adquisiciones

Los resultados correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2013 incluyen las operaciones de Vueling desde la fecha de adquisición del 26 de abril de 2013. Vueling aportó un 7,1% al crecimiento de la capacidad y un 5,9% al crecimiento de los ingresos, con un beneficio de las operaciones de 166 millones de euros.

El periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2012 incluye los resultados de bmi desde el 20 de abril de 2012. En 2012, bmi representó el 1,9% del crecimiento de la capacidad, el 2,2% del crecimiento de los ingresos y el 2,9% del crecimiento de los gastos de las operaciones.

Tipos de cambio

La conversión de libras esterlinas a euros de los resultados de las operaciones de British Airways correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2013 resultó en un descenso de 466 millones de euros en los ingresos declarados y de 412 millones de euros en los gastos de las operaciones, como consecuencia de la depreciación del 4,1% registrada por la libra frente al euro. El debilitamiento de la libra fue más notable durante el tercer trimestre, cuando perdió un 7,6%.

El Grupo materializó beneficios por diferencias de cambio en transacciones de 31 millones de euros en los ingresos, y pérdidas por diferencias de cambio de 105 millones de euros en los gastos de las operaciones.

Los resultados de estos nueve meses se vieron reducidos en 128 millones de euros debido al efecto neto adverso de la conversión y el tipo de cambio aplicado en las transacciones.

Ingresos

Los ingresos de pasaje crecieron un 6,4% (aumento del 9,8% a tipos de cambio constantes) sobre un incremento de la capacidad del 4,0% y situaron el incremento de los ingresos unitarios de pasaje en el 2,3% (aumento del 5,6% a tipos de cambio constantes). Excluyendo Vueling, la capacidad descendió un 3,1%, los ingresos de pasaje disminuyeron un 0,8% (aumento del 2,5% a tipos de cambio constantes) y los ingresos unitarios de pasaje aumentaron un 2,4% (aumento del 5,9% a tipos de cambio constantes).

La demanda de carga es débil; los ingresos descendieron un 10,2% (descenso del 8,2% a tipos de cambio constantes) sobre una reducción de la capacidad del 8,2%, lo que provocó un descenso del *yield* del 0,1% a tipos de cambio constantes.

A partir del 26 de abril de 2013, los ingresos de handling y mantenimiento de Iberia relacionados con Vueling se eliminaron de los resultados consolidados del Grupo. El impacto de esta eliminación en los resultados del periodo de nueve meses fue una reducción de aproximadamente 70 millones de euros tanto en ingresos como en costes. La partida de Otros ingresos también se vio afectada negativamente por los conflictos sindicales en España debido a las pérdidas de productividad durante el primer trimestre y las pérdidas de negocio recurrente en el segundo y tercer trimestre. Se registraron mejoras en la partida de Otros ingresos durante el periodo en áreas como BA Holidays.

Costes

Los costes de combustible descendieron un 3,4% en el periodo de nueve meses, hasta 4.475 millones de euros antes de partidas excepcionales. Los costes unitarios de combustible descendieron un 5,4% a tipos de cambio constantes, beneficiándose del descenso de los precios de los combustibles.

En los nueve primeros meses del ejercicio, los costes excluido el combustible aumentaron un 0,5% antes de partidas excepcionales (aumento del 3,0% a tipos de cambio constantes), mientras que los costes unitarios excluido el combustible experimentaron un descenso del 3,5% (descenso del 1,1% a tipos de cambio constantes). Excluyendo Vueling, los costes unitarios excluido el combustible aumentaron un 1,5% a tipos de cambios constantes debido al crecimiento de BA Holidays, un área del negocio que no computa a efectos de AKO.

Los costes de handling, catering y otros costes de explotación aumentaron un 7,0% (aumento del 10,8% a tipos de cambio constantes), por el crecimiento de BA Holidays y el incremento del 21,6% en el volumen de pasajeros transportados. Las tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 8,6% (aumento del 11,5% a tipos de cambio constantes) como resultado del crecimiento del volumen de aterrizajes por la incorporación de Vueling y las subidas de las tasas aeroportuarias superiores a la inflación. El aumento de los costes de handling y las tasas de aterrizaje se compensó mediante ahorros en las los Gastos comerciales y en Gastos de propiedad, TI y otros.

El beneficio de las operaciones de IAG durante los nueve primeros meses del año fue de 657 millones de euros, frente a los 17 millones de euros del periodo anterior.

En los nueve primeros meses, los gastos no operativos se situaron en 245 millones de euros después de partidas excepcionales, frente a 130 millones de euros en 2012. El incremento de los gastos no operativos se debe fundamentalmente al aumento acelerado de intereses de la emisión de bonos de 350 millones de libras, que se convirtieron durante el periodo, y al descenso de los resultados de empresas asociadas de aproximadamente 30 millones de euros desde la adquisición de Vueling.

Los beneficios antes de impuestos en los nueve primeros meses ascendieron a 103 millones de euros después de partidas excepcionales, comparado con las pérdidas de 121 millones de euros registradas en 2012.

El cargo fiscal para el periodo de nueve meses fue de 26 millones de euros. En el periodo no se reconocieron activos por impuestos diferidos por importe de 159 millones de euros relacionados con pérdidas de Iberia incurridas en el periodo actual. Además, se han aprobado con carácter sustantivo reducciones en el tipo del impuesto de sociedades británico hasta el 21%, que se traducen en un crédito

fiscal de 128 millones de euros en la cuenta de resultados. Excluyendo estas partidas, el tipo impositivo efectivo del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2013 fue del 4%. El tipo impositivo efectivo es bajo, ya que a las pérdidas netas registradas en España se les aplica un tipo impositivo más alto que a los beneficios conseguidos en el Reino Unido.

La posición de efectivo del Grupo, que ascendía a 3.740 millones de euros a 30 de septiembre de 2013, aumentó en 831 millones de euros con respecto al 31 de diciembre de 2012. La posición de efectivo a 30 de septiembre de 2013 comprende 2.202 millones de euros mantenidos por British Airways, 689 millones de euros mantenidos por Iberia, 591 millones de euros mantenidos por Vueling y 258 millones de euros mantenidos por IAG. La posición de efectivo del Grupo también incluye unos fondos equivalentes a 140 millones de euros que han sido reconocidos por el Banco Central de Venezuela, pero que todavía no han sido repatriados. Esta es una práctica común para las aerolíneas que operan en Venezuela. Entre febrero y septiembre de 2013, el plazo necesario para repatriar efectivo ha pasado de cinco a nueve meses.