

ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 1 de agosto de 2014, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2014.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones en el segundo trimestre ascendió a 380 millones de euros (2013: beneficio de las operaciones de 245 millones de euros antes de partidas excepcionales), mejorando en 135 millones de euros con respecto al año anterior.
- A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje del segundo trimestre descendieron un 0,4% (excluyendo a Vueling incrementaron un 0,1%) y los costes unitarios excluyendo el combustible disminuyeron un 4,4% (excluyendo a Vueling disminuyeron un 2,5%).
- Los ingresos del trimestre crecieron un 6,7% alcanzando la cifra de 5.086 millones de euros, siendo el incremento de un 8,2% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios de combustible disminuyeron un 9,3% en el trimestre, decreciendo un 5,4% a tipos de cambio constantes.
- El beneficio de las operaciones en el primer semestre alcanzó la cifra de 230 millones de euros (2013: pérdida de las operaciones de 33 millones de euros antes de partidas excepcionales), mejorando 263 millones de euros con respecto al año anterior.
- El efectivo se situó en 4.904 millones de euros a 30 de junio de 2014, lo que supone un incremento de 1.271 millones de euros con respecto al cierre del ejercicio 2013.
- El apalancamiento financiero ajustado disminuyó en 4 puntos, situándose en el 46%.

Resumen de resultados:

Semestre finalizado el 30 de junio			
Información financiera en millones de euros	2014	2013	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	8.177	7.498	9,1 %
Total ingresos	9.289	8.707	6,7 %
Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales	230	(33)	
Partidas excepcionales	-	(312)	
Beneficio/(pérdida) de las operaciones después de partidas excepcionales	230	(345)	
Beneficio/(pérdida) después de impuestos	96	(503)	
Beneficio/(pérdida) básica por acción (céntimos de €)	4,2	(27,9)	
Indicadores operativos	2014	2013	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	120.892	108.641	11,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	95.331	86.378	10,4 %
Coeficiente de ocupación (%)	78,9	79,5	(0,6pts)
Ingreso pasaje / PKT (céntimos de €)	8,58	8,68	(1,2)%
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,76	6,90	(2,0)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,10	5,41	(5,7)%
Millones de euros	A 30 de junio de 2014	A 31 de diciembre de 2013	Incr./ (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	4.904	3.633	35,0 %
Deuda neta ajustada ⁽¹⁾	5.249	5.701	(7,9)%
Apalancamiento financiero ajustado ⁽²⁾	46%	50%	(4pts)

⁽¹⁾Deuda neta ajustada es definida como deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados.

⁽²⁾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:

“En el trimestre, el Grupo alcanzó un beneficio de las operaciones de 380 millones de euros, frente a los 245 millones de euros del mismo periodo del año anterior.

Este resultado demuestra que seguimos progresando de forma sólida. Continuamos manteniendo un estricto enfoque en relación a la gestión de la capacidad y realizaremos recortes donde sea necesario a lo largo del año. Por lo tanto, procederemos a reducir alrededor de 3 puntos porcentuales la capacidad prevista de IAG para la temporada de invierno 2014.

Todas nuestras aerolíneas registraron el mejor resultado de las operaciones en un segundo trimestre desde el año 2007.

El beneficio de las operaciones de British Airways en el trimestre fue de 332 millones de euros, frente a los 247 millones de euros del mismo periodo del año anterior, mientras que Iberia registró un beneficio de las operaciones de 16 millones de euros, comparado con unas pérdidas de las operaciones de 35 millones de euros el año pasado. El beneficio de las operaciones de Vueling fue de 30 millones de euros, frente a los 27 millones de euros del mismo periodo del año anterior.

La reestructuración de Iberia continúa teniendo un impacto positivo. La semana pasada la compañía alcanzó un acuerdo que podría traducirse en una reducción adicional de la plantilla de un máximo de 1.427 personas. Esto creará nuevas oportunidades para que Iberia mejore aún más su rentabilidad durante los próximos dos o tres años. Gracias a los avances realizados por Iberia, nos complace anunciar hoy que la compañía incorporará ocho Airbus A350-900 y ocho Airbus A330-200 para reemplazar parte de su actual flota de largo radio.

En el primer semestre del año, el Grupo registró un beneficio de las operaciones de 230 millones de euros, frente a las pérdidas de las operaciones de 33 millones de euros en el mismo periodo del año pasado. Los ingresos crecieron un 6,7%, con un incremento de los costes excluido el combustible del 4,9%. También hemos mejorado nuestra posición de efectivo y nuestro apalancamiento financiero ajustado desde finales del año pasado”.

Perspectivas de negocio

A los actuales precios de combustible y tipos de cambio, 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 de pasaje 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.

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

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA
Semestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	Total 2014	Antes de partidas excepcionales		Total 2013	Incr./ (dism.)
		2013	Partidas excepcionales		
Ingresos de pasaje	8.177	7.498		7.498	9,1 %
Ingresos de carga	488	541		541	(9,8)%
Otros ingresos	624	668		668	(6,6)%
Total ingresos	9.289	8.707		8.707	6,7 %
Gastos de personal	2.096	2.069	268	2.337	1,3 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.898	2.864	(3)	2.861	1,2 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	982	924		924	6,3 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	734	655		655	12,1 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	606	626	15	641	(3,2)%
Propiedad, TI y otros gastos	486	457	5	462	6,3 %
Gastos comerciales	437	398		398	9,8 %
Depreciación, amortización y deterioro	571	498	8	506	14,7 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	260	215	19	234	20,9 %
Diferencias de tipo de cambio	(11)	34		34	
Gastos totales de las operaciones	9.059	8.740	312	9.052	3,6 %
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	230	(33)	(312)	(345)	
Gastos no operativos netos	(75)	(144)	(17)	(161)	
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos	155	(177)	(329)	(506)	
Impuestos	(59)	5	(2)	3	
Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo	96	(172)	(331)	(503)	

Indicadores operativos	2014 ⁽¹⁾	2013 ⁽¹⁾	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	120.892	108.641	11,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	95.331	86.378	10,4 %
Coeficiente de ocupación (%)	78,9	79,5	(0,6pts)
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	2.692	2.756	(2,3)%
Cifras de pasajeros (miles)	35.480	29.137	21,8 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	441	456	(3,3)%
Despegues (miles)	283.517	244.141	16,1 %
Horas bloque (horas)	819.466	732.069	11,9 %
Plantilla media	59.140	60.590	(2,4)%
Aviones en servicio	459	435	5,5 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,58	8,68	(1,2)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,76	6,90	(2,0)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,13	19,63	(7,6)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,40	2,64	(9,1)%
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos de €)	5,10	5,41	(5,7)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	7,49	8,04	(6,8)%

⁽¹⁾ Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales. Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2014 no se registraron partidas excepcionales.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA
Trimestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	Total 2014	Antes de partidas excepcionales 2013	Partidas excepcionales	Total 2013	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	4.513	4.152		4.152	8,7 %
Ingresos de carga	238	271		271	(12,2)%
Otros ingresos	335	345		345	(2,9)%
Total ingresos	5.086	4.768		4.768	6,7 %
Gastos de personal	1.078	1.038		1.038	3,9 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.510	1.503	(3)	1.500	0,5 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	530	478		478	10,9 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	399	364		364	9,6 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	299	319		319	(6,3)%
Propiedad, TI y otros gastos	255	239	5	244	6,7 %
Gastos comerciales	224	212		212	5,7 %
Depreciación, amortización y deterioro	293	250		250	17,2 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	134	120	(1)	119	11,7 %
Diferencias de tipo de cambio	(16)	-		-	
Gastos totales de las operaciones	4.706	4.523	1	4.524	4,0 %
Beneficio de las operaciones	380	245	(1)	244	
Gastos no operativos netos	(22)	(63)	(17)	(80)	
Beneficio antes de impuestos	358	182	(18)	164	
Impuestos	(78)	(35)	(2)	(37)	
Beneficio después de impuestos del periodo	280	147	(20)	127	

Indicadores operativos	2014	2013	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	64.576	58.282	10,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	52.111	47.392	10,0 %
Coeficiente de ocupación (%)	80,7	81,3	(0,6pts)
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.321	1.392	(5,1)%
Cifras de pasajeros (miles)	20.196	17.365	16,3 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	217	229	(5,2)%
Despegues (miles)	156.045	138.353	12,8%
Horas bloque (horas)	443.369	401.203	10,5%
Plantilla media	59.893	60.728	(1,4)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,66	8,76	(1,1)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,99	7,12	(1,8)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,02	19,47	(7,4)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,34	2,58	(9,3)%
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos de €)	4,95	5,18	(4,4)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	7,29	7,76	(6,1)%

Análisis financiero:

Entorno operativo y de mercado

Durante el semestre se observó cierta estabilidad en los precios del combustible y se registraron leves ganancias por tipos de cambio, especialmente por la fortaleza de la libra esterlina y la debilidad del dólar estadounidense frente al euro. Los ingresos en nuestros mercados domésticos y latinoamericanos han registrado una evolución plana o un ligero descenso, mientras que en el resto del mundo los ingresos han registrado crecimientos o crecimientos fuertes. Estas variaciones se deben fundamentalmente a los cambios en la capacidad de IAG, compensados en algunos casos por ligeros descensos en los ingresos unitarios. La Copa del Mundo de Fútbol y cierta debilidad macroeconómica tuvieron un efecto dilutivo en los ingresos en Latinoamérica.

Adquisiciones

Los resultados del semestre finalizado el 30 de junio de 2014 incluyen las operaciones de Vueling. En el mismo periodo del año anterior se incluye a Vueling desde el 26 de abril de 2013, fecha de su adquisición.

Capacidad

La capacidad total aumentó un 11,3% en los seis primeros meses del año y el tráfico un 10,4%, lo que redujo el coeficiente de ocupación 0,6 puntos hasta el 78,9%. Excluyendo a Vueling, la capacidad se incrementó un 5,0% y el tráfico un 4,1%, lo que situó el coeficiente de ocupación en el 78,8%.

Ingresos

Los Ingresos de pasaje aumentaron un 9,1% comparado con el primer semestre del año anterior, registrándose un efecto cambiario adverso de 1,2 puntos. Los ingresos unitarios de pasaje (por AKO) descendieron un 0,9% a tipos de cambio constantes. A nivel de Grupo, el *yield* de pasaje no registró variaciones y el coeficiente de ocupación se redujo. Excluyendo a Vueling y a tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje disminuyeron un 0,1% con una mejora del *yield* del 0,8% en el semestre, y de un 0,1% en el trimestre finalizado el 30 de junio de 2014.

Los Ingresos de carga del periodo disminuyeron un 5,5% a tipos de cambio constantes, o 3,3% basándonos en ingresos por tonelada-kilómetro transportada, debido a la debilidad del *yield* frente al año pasado. Desde el 30 de abril de 2014, IAG Cargo ha recortado significativamente su programa de aviones cargueros. El efecto derivado del recorte de la actividad de carga ha tenido un impacto negativo en los *yields* en el semestre finalizado el 30 de junio de 2014 en torno a un 1%, mientras que la contribución general ha mejorado.

La partida de Otros ingresos ha descendido un 6,6% debido al impacto negativo de la eliminación de los ingresos de *handling* y mantenimiento de Iberia relacionados con Vueling y que se incluyen en el periodo comparativo previo a la adquisición. El impacto negativo en los ingresos del semestre finalizado el 30 de junio de 2014 ha sido de 14 puntos. La partida de Otros ingresos incluye BA Holidays, que ha continuado creciendo.

Costes

Los costes unitarios de personal descendieron un 8,9%, o un 9,5% a tipos de cambio constantes. El número medio de empleados se redujo un 2,4%, mientras que la productividad mejoró un 14,0%. Las mejoras de los costes unitarios de personal y de la productividad provienen de la incorporación de Vueling, el Plan de Transformación de Iberia y el crecimiento eficiente de la capacidad de British Airways.

Los costes unitarios de combustible descendieron un 9,1%, o un 6,4% a tipos de cambio constantes, debido al descenso de los precios medios del combustible netos de coberturas y a la reducción del consumo gracias a la incorporación de aviones más eficientes, como el Airbus A330, el Airbus A380 y el Boeing 787.

Las Tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 12,1%, registrándose un efecto cambiario positivo en torno a 0,5%. Este incremento refleja el aumento de los vuelos, con un crecimiento de la capacidad del 11,3% y un aumento de los despegues del 16,1%. Los despegues han crecido más que la capacidad por la incorporación de Vueling en el Grupo.

Los Gastos de *handling*, *catering* y otros costes de explotación aumentaron un 6,3%, registrándose un efecto cambiario positivo en torno a 0,5%. La partida de Gastos de *handling*, *catering* y otros costes de explotación se vio favorecida por la eliminación del *handling* de Iberia relacionado con Vueling, que se incluía en el periodo comparativo previo a la adquisición. Los incrementos subyacentes en la partida de Gastos de *handling*, *catering* y otros costes de explotación reflejan el considerable aumento del 21,8% en pasajeros transportados durante el periodo y la mayor actividad de BA Holidays.

Los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota descendieron un 3,2%, beneficiándose de un efecto cambiario positivo en torno a 2,5 puntos. Además de los efectos derivados de la consolidación, los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota descendieron a consecuencia de la reducción de los vuelos de carga de IAG Cargo y del mantenimiento a terceros en Iberia.

Los gastos de Propiedad, TI y otros gastos aumentaron un 6,3%, registrándose un efecto cambiario negativo en torno a 3 puntos. El incremento subyacente se debe principalmente a la incorporación de Vueling.

Los Gastos comerciales aumentaron un 9,8% y se beneficiaron de unas diferencias de cambio de 1 punto. Los Gastos comerciales subieron por el incremento del 21,8% en pasajeros transportados y por la inversión en marketing de Iberia, incluyendo costes relacionados con la nueva marca.

A 30 de junio de 2014, el Grupo contaba con 199 aviones bajo arrendamiento operativo, 18 más que en junio del año pasado. El aumento de los aviones bajo arrendamiento corresponde principalmente a aeronaves Airbus A320 para Vueling.

La flota en propiedad también aumentó con respecto al mismo periodo del año pasado en seis aeronaves, tras la introducción del Airbus A380 y el Boeing 787 en British Airways en el marco de su programa de renovación de flota. El número de aviones de Iberia descendió frente al mismo periodo del año pasado, en sintonía con los recortes de capacidad realizados durante 2013 en el marco del Plan de Transformación. Los costes de depreciación aumentaron un 14,7% reflejando el aumento de los aviones en propiedad, el cambio en el valor residual estimado de los Boeing 747 y el efecto negativo del tipo de cambio.

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios excluido el combustible descendieron un 5,4%, y un 3,3% excluyendo a Vueling. Las mejoras se consiguieron gracias al crecimiento eficiente de British Airways, al efecto del Plan de Transformación de Iberia y a la incorporación de Vueling al Grupo.

Partidas excepcionales

No se registraron partidas excepcionales en el semestre finalizado el 30 de junio de 2014. Las partidas excepcionales del mismo periodo del año anterior incluían un cargo de 312 millones de euros en el resultado de las operaciones, relacionado principalmente con el Plan de Transformación de Iberia y la adquisición de Vueling.

Beneficio de las operaciones

El beneficio de las operaciones de IAG en el semestre fue de 230 millones de euros, frente a las pérdidas de 33 millones de euros (antes de partidas excepcionales) en el primer semestre de 2013.

Partidas no operativas

El cargo no operativo neto se situó en 75 millones de euros en el semestre, frente al cargo de 144 millones de euros del mismo periodo del año pasado. Esta mejora responde fundamentalmente al descenso del cargo financiero neto relacionado con las pensiones y a las ganancias en derivados que no se contabilizan como coberturas.

En el mismo periodo del año anterior, se registró una pérdida excepcional de las operaciones relacionada con la adquisición por etapas de Vueling.

Impuestos

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2014 y de 2013, no se reconocieron activos por impuestos diferidos relacionados con las pérdidas de Iberia. El reconocimiento de los activos fiscales de Iberia se revisará en el segundo semestre del año en el marco del proceso de planificación anual del negocio.

Beneficio después de impuestos

El beneficio después de impuestos correspondiente al semestre cerrado el 30 de junio fue de 96 millones de euros, frente a las pérdidas de 503 millones de euros después de partidas excepcionales en 2013.

Tipos de cambio

En el semestre finalizado el 30 de junio de 2014, la conversión de los resultados de British Airways desde su divisa funcional, la libra esterlina, a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro, afectó a los resultados presentados. El beneficio de las operaciones registró un impacto neto favorable de 8 millones de euros, con un incremento de los ingresos y los costes de 171 millones de euros y 163 millones de euros, respectivamente, reflejando la depreciación del euro frente a la libra esterlina del 2,5%.

Los efectos del tipo de cambio en las transacciones de todo el Grupo en el semestre fueron 279 millones de euros negativos sobre los ingresos, y 275 millones de euros favorables sobre los gastos, con un impacto adverso neto de 4 millones de euros.

Por tanto, el efecto de los tipos de cambio en la conversión de moneda y las transacciones tuvo un impacto negativo de 108 millones de euros en los ingresos, un impacto favorable de 112 millones de euros en los costes y un impacto neto favorable de 4 millones de euros en el beneficio de las operaciones.

Efectivo

La posición de efectivo del Grupo era de 4.904 millones de euros, lo que supone un incremento de 1.271 millones respecto al 31 de diciembre de 2013. La posición de efectivo de British Airways era de 3.097 millones de euros, la de Iberia de 814 millones de euros de Iberia, la de Vueling era de 765 millones de euros y la de la matriz y sociedades holding de 228 millones de euros.

La posición de efectivo del Grupo incluye unos fondos equivalentes a 189 millones de euros relacionados con fondos reconocidos por el Banco Central de Venezuela, pero que todavía no han sido repatriados, de los cuales, 184 millones de euros fueron convertidos al tipo de cambio de 6,3 bolívares por dólar estadounidense, el tipo aplicable durante el 2013, y los 5 millones de euros restantes fueron convertidos al 10,4, el tipo medio aplicable desde el inicio de 2014.

Iberia continúa gestionando su exposición a la divisa y la posición de tesorería ha permanecido relativamente estable desde final de año. Iberia continúa trabajando con las autoridades con respecto a los plazos y condiciones aplicables a la repatriación de fondos depositados en Venezuela. El plazo necesario para repatriar efectivo ha pasado a ser 18 meses.

Cualquier fondo histórico repatriado a un tipo de cambio mayor que los tipos reconocidos resultará en un deterioro de la tesorería. Mientras no se llegue a un acuerdo o los fondos sean devaluados oficialmente, no se reconocen pérdidas por cambio de divisas.

La deuda neta ajustada del Grupo disminuyó 452 millones de euros con respecto al 31 de diciembre de 2013 hasta 5.249 millones de euros y el apalancamiento financiero ajustado mejoró cuatro puntos.

Principales riesgos e incertidumbres

Durante este periodo hemos seguido manteniendo y explotando nuestra estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que nos afectan, detallados en las páginas 90 a 95 del Informe anual y cuentas anuales de 2013, siguen siendo relevantes para los próximos seis meses del año.

Marco estratégico

El 14 de marzo de 2014, Iberia anunció que había alcanzado un acuerdo salarial y de productividad con los sindicatos que representan a la mayoría de los empleados del colectivo de tierra. El acuerdo permitió a la aerolínea presentar ofertas competitivas para optar a las licencias de handling de 22 aeropuertos españoles. Los acuerdos alcanzados con los sindicatos de tierra y tripulantes de cabina ya han sido aprobados por sus respectivas asambleas.

En abril de 2014, Iberia firmó acuerdos laborales con los sindicatos de pilotos, tripulantes de cabina y personal de tierra, tras ser ratificados en sus respectivas asambleas.

El 3 de abril de 2014, IAG anunció que el Negocio Conjunto de British Airways e Iberia con American Airlines se ha extendido para incluir a US Airways. El acuerdo de ingresos compartidos abarca ahora todos los vuelos operados por American y US Airways, British Airways, Iberia y Finnair entre Norteamérica y Europa. US Airways añadirá 28 rutas al Negocio Conjunto, y proporcionará a los clientes de British Airways e Iberia acceso a más de 50 nuevos destinos adicionales en Norteamérica.

El 16 de abril de 2014, British Airways anunció la ubicación de la primera planta a nivel mundial para convertir basura en combustible para aviación. La aerolínea se ha comprometido a comprar todo el combustible producido en la planta que está siendo construida por Solena Fuels en Essex y que iniciará su producción en 2017.

IAG Cargo firmó un acuerdo comercial de largo plazo con Qatar Airways para adquirir capacidad en aviones cargueros operados por Qatar Airways, con efecto a partir del 1 de mayo de 2014. Qatar Airways opera cinco vuelos semanales utilizando Boeing 777F entre Hong Kong y Londres, vía Doha. IAG Cargo anunció la finalización de su contrato de arrendamiento de tres aviones cargueros Boeing 747-8 con Global Supply Systems.

El 1 de mayo de 2014, Vueling inició sus operaciones desde la nueva base de Bruselas. La aerolínea también comenzó a operar entre Roma y Catania, conectando el sur de Italia con la capital del país.

Vueling abrió una nueva base en Palermo el 10 junio de 2014. Palermo es la tercera base de Vueling en Italia. La ciudad está conectada con 32 destinos en Italia y Europa a través del aeropuerto Fiumicino de Roma.

El 19 de junio de 2014, British Airways y Vueling anunciaron un nuevo acuerdo de códigos compartidos en 170 rutas. El acuerdo se centra en la operación de Vueling en Italia, donde opera 37 destinos internacionales y 11 domésticos desde su base en el aeropuerto Fiumicino de Roma. A su vez, se incorporan otras rutas tales como Londres Heathrow a Bilbao y La Coruña, Cardiff a Málaga y Alicante y Edimburgo a Barcelona.

El 30 de junio de 2014, Iberia Express anunció que había firmado el primer Convenio Colectivo de Pilotos con la sección sindical de la Unión Profesional de Pilotos de Aerolíneas (UPPA). El convenio tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2019 y permitirá disponer de un marco laboral estable.

El 14 de julio de 2014 IAG ha convertido en pedidos en firme 20 de las 100 opciones de Airbus A320neo. Estos aviones, que se entregarán en 2018 y 2019, producirán tanto ahorros en costes como beneficios medioambientales.

El 24 de julio de 2014 Iberia y sus representantes sindicales alcanzaron un nuevo acuerdo sobre el proceso de despido colectivo de pilotos y personal de tierra. Esto podría suponer una reducción de plantilla de hasta 1.427 personas en la aerolínea. Lo anterior forma parte del continuo plan de transformación de Iberia cuyo objetivo es introducir cambios estructurales permanentes en todas las áreas del negocio de la compañía, con el fin de que pueda crecer de forma rentable en el futuro. El personal de tripulación de cabina no se verá afectado por dicho acuerdo.

El 31 de julio de 2014, el Consejo de Administración de IAG aprobó la liquidación de la operación de derivados financieros que Iberia contrató en agosto de 2012 con Nomura International Plc sobre la totalidad de su participación en Amadeus IT Holding, S.A. (Amadeus). La operación de derivados financieros consistió en un “collar” sobre la totalidad de la participación de Iberia en Amadeus de 33.562.331 acciones ordinarias. La finalidad de la operación fue un ejercicio de gestión de riesgos que permitió a Iberia, por un lado, proteger el valor de la participación mantenida en Amadeus en agosto de 2012 y, por otro, retener una revalorización de hasta un 10% de la misma. El periodo de liquidación comenzará el 7 de agosto de 2014 y se realizará en 100 tramos idénticos durante un periodo de 100 días hábiles bursátiles. El beneficio obtenido fortalecerá el perfil de liquidez de Iberia y permitirá disponer de fondos para el Plan de Transformación de la compañía aérea.

El 31 de julio de 2014 el Consejo de Administración de IAG aprobó convertir en pedidos en firme ocho opciones de Airbus A350-900 y asegurar ocho aeronaves Airbus A330-200 para Iberia. Estos aviones reemplazarán 16 Airbus de la familia A340 de la flota de largo radio de Iberia y serán entregados entre 2015 y 2020. Ambos aviones proporcionarán tanto eficiencias en costes como beneficios medioambientales, permitiendo a Iberia reemplazar su flota de largo radio con aviones modernos y eficientes en el consumo de combustible.

Objetivos

Nuestra misión es ser el Grupo de líneas aéreas internacional líder. Esto significa que:

- Ganaremos clientes gracias a nuestro servicio y valor en toda nuestra red global;
- Aportaremos una rentabilidad superior a nuestros accionistas aprovechando las oportunidades de ingresos y costes en todo el Grupo;
- Atraeremos y desarrollaremos a los mejores profesionales del sector;
- Proporcionaremos una plataforma para que las aerolíneas internacionales de calidad, líderes en sus mercados, participen en la consolidación;
- Conservaremos la identidad cultural y las marcas de las aerolíneas individuales.

Al cumplir nuestra misión, IAG contribuirá a definir el futuro del sector, a establecer nuevos estándares de excelencia y a proporcionar sostenibilidad, seguridad y crecimiento.