

## ANUNCIO DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL PERIODO DE NUEVE MESES

International Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 9 de noviembre de 2012, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2012 y 2011, así como los resultados combinados correspondientes al periodo de nueve meses comparativo finalizado el 30 de septiembre de 2011, incluidos los primeros 21 días de enero de Iberia en 2011.

### Principales parámetros del periodo:

- Beneficio de las operaciones en el tercer trimestre de 270 millones de euros, antes de partidas excepcionales, 301 millones de euros excluido bmi (2011: beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 363 millones de euros)
- Los ingresos unitarios de pasaje registrados en el tercer trimestre aumentaron un 9,1%, manteniéndose estables a tipos de cambio constante
- Los costes unitarios del combustible aumentaron un 15,4% en el tercer trimestre, un aumento de 1,6% a tipos de cambio constantes
- Los costes unitarios excluido el combustible antes de partidas excepcionales aumentaron un 8,5% en el tercer trimestre, un aumento de 1,6% a tipos de cambio constantes
- IAG registró un beneficio de las operaciones de 17 millones de euros, British Airways obtuvo un beneficio de las operaciones de 286 millones de euros en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2012, mientras que Iberia registró una pérdida de las operaciones de 262 millones de euros
- Los ingresos de pasaje registrados en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre aumentaron un 12,7%, los ingresos unitarios de pasaje incrementaron un 9,1%, con un incremento de la capacidad del 3,3%
- Los costes del combustible aumentaron un 23,5% hasta alcanzar 4.633 millones de euros (2011: 3.751 millones de euros antes de partidas excepcionales)
- Los costes excluidos el combustible antes de partidas excepcionales aumentaron un 10,9%. Los costes unitarios excluidos el combustible se incrementaron un 7,4% y un 2,6% a tipos de cambios constantes
- La posición de efectivo disminuyó en 170 millones de euros, situándose en 3.565 millones de euros a 30 de septiembre de 2012. La deuda neta del Grupo aumentó en 360 millones de euros hasta alcanzar 1.508 millones de euros, y el apalancamiento financiero ajustado creció un punto hasta alcanzar un 45%

### Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros (no auditada)	Nueve meses finalizados el 30 de septiembre		Incr. / (dism.)	Nueve meses finalizados el 30 de septiembre	
	Consolidados 2012	Combinados 2011 <sup>(1)</sup>		Consolidados 2012	2011 <sup>(2)</sup> (excluye 21 días de Iberia previos a la fusión)
Ingresos de pasaje	11.560	10.261	12,7 %	11.560	10.082
Total ingresos	13.588	12.263	10,8 %	13.588	12.027
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	17	451		17	488
Partidas excepcionales	(8)	(68)		(8)	(68)
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	9	383		9	420
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos	(169)	355		(169)	394
Beneficio después de impuestos	6	338		6	365
(Pérdida)/beneficio básico por acción (céntimos de €)				(2.9)	18.9
<b>Indicadores operativos</b>	<b>2012</b>	<b>2011<sup>(1)</sup></b>	<b>Incr. / (dism.)</b>		
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	165.536	160.204	3,3 %		
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	133.904	127.425	5,1 %		
Coefficiente de ocupación (%)	80,9	79,5	1,4pts		
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,63	8,05	7,2 %		
Ingreso pasaje / AKO (céntimos €)	6,98	6,40	9,1 %		
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos €)	5,40	5,03	7,4 %		
<b>Millones de euros (no auditado)</b>	<b>A 30 de septiembre de 2012</b>	<b>A 31 de diciembre de 2011<sup>(1)</sup></b>	<b>Incr. / (dism.)</b>		
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	3.565	3.735	(4,6)%		
Deuda neta	1.508	1.148	31,4 %		
Patrimonio neto	6.036	5.686	6,2 %		
Apalancamiento financiero ajustado <sup>(3)</sup>	45%	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 Compañía) durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2012. 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 al 30 de septiembre de 2011 a efectos comparativos refleja los resultados consolidados de BA y IAG (la Compañía) correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2011 y de Iberia por el periodo comprendido desde el 22 de enero de 2011 al 30 de septiembre de 2011.

(3) El apalancamiento financiero ajustado está definido por la deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados, dividido por la deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados más el patrimonio neto.

**El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:** El consejero delegado de IAG, Willie Walsh, declaró: "En este trimestre alcanzamos un beneficio de las operaciones de 270 millones de euros antes de partidas excepcionales. Los ingresos totales a tipos constantes aumentaron un 3,7%. Los costes del combustible se incrementaron un 20,9% y los costes unitarios subyacentes, excluido el combustible, descendieron un 1,0%.

"Los resultados del grupo están regresando a niveles del 2011, lo cual resulta especialmente cierto si se excluyen los 31 millones de euros de pérdidas de bmi en el trimestre. Sin embargo, sigue existiendo una diferencia considerable entre los resultados de British Airways e Iberia".

"El patrocinio de las Olimpiadas de Londres por British Airways fue muy bien acogido y la aerolínea supo estimular satisfactoriamente la demanda "Premium" del segmento turista animando a los viajeros a adquirir cabinas premium. No obstante, tal y como se pronosticó, la demanda de pasajeros de negocio se redujo, lo que provocó una disminución puntual de los ingresos unitarios subyacentes del trimestre".

"La plena integración de bmi con British Airways concluyó el mes pasado, y se ha conseguido sin contratiempos y de forma eficiente".

"La situación de Iberia continúa siendo preocupante, y hoy anunciamos un plan de reestructuración para introducir un cambio estructural permanente en toda la aerolínea. Iberia está luchando por la supervivencia y la transformaremos para que reduzca sus costes, de modo que pueda alcanzar un crecimiento rentable en el futuro".

#### **Análisis financiero:**

##### *Bases de presentación*

Los resultados consolidados incluyen Iberia desde la fecha de adquisición, el 21 de enero de 2011. Los resultados combinados correspondientes a 2011 incluyen los resultados de Iberia desde el 1 de enero de 2011.

El periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2012 incluye los resultados de bmi generados desde el 20 de abril de 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 costes operativos.

##### *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, resultó en un incremento de los ingresos de 646 millones de euros, y un incremento de los costes operativos de 607 millones de euros, como reflejo de la debilidad del euro, que se depreció un 6,6%. Las transacciones realizadas por el Grupo en otras divisas tuvieron un impacto positivo en los ingresos de 31 millones de euros y un impacto negativo en los costes operativos de 136 millones de euros.

Los resultados de estos nueve meses se vieron reducidos en 66 millones de euros debido al efecto neto adverso de la conversión de la divisa y del tipo de cambio aplicado en las transacciones.

##### *Resultados- Los resultados consolidados de 2012 comparados con los resultados combinados de 2011*

Los ingresos correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2012 aumentaron un 10,8% hasta alcanzar los 13.588 millones de euros, un 5,3% a tipos de cambio constantes y un 3,3% excluido bmi. Los ingresos de pasaje se incrementaron un 12,7% con un incremento en la capacidad de un 3,3%; los ingresos unitarios de pasaje mejoraron un 9,1% y un 3,4% a tipos de cambio constantes.

Los ingresos de carga aumentaron un 0,9%, aunque disminuyeron un 3,4% a tipos de cambio constantes con un incremento de la capacidad de un 3,6%.

Los costes operativos antes de partidas excepcionales para el periodo de nueve meses aumentaron un 14,9% hasta alcanzar los 13.571 millones de euros; a tipos de cambio constantes se incrementaron un 8,6%, reflejando el aumento de la capacidad y el considerable incremento del precio de combustible.

Los costes de combustible para el periodo de nueve meses aumentaron un 23,5% hasta alcanzar los 4.633 millones de euros, debido a las subidas de precio, a menos beneficios de coberturas del precio del combustible, al volumen adicional y a la adquisición de derechos de emisión.

Los costes excluido el combustible registrados en el periodo de nueve meses se incrementaron un 10,9%, antes de partidas excepcionales, y un 6,0% a tipos de cambio constantes; los costes unitarios excluido el combustible (céntimos de euro / AKO) experimentaron un aumento del 7,4% y un 2,6% a tipos de cambio constantes. Los costes unitarios excluidos el combustible se han visto negativamente afectados por bmi, el tratamiento contable de Avios y los conflictos sindicales, excluyendo estos impactos los costes unitarios excluidos el combustible aumentaron un 0,4%.

El beneficio de las operaciones de IAG antes de las partidas excepcionales, correspondiente al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre, se situó en 17 millones de euros, comparado con el beneficio de 451 millones de euros registrado en el mismo periodo de 2011.

Los costes no operativos antes de las partidas excepcionales, correspondientes al periodo de nueve meses finalizados el 30 de septiembre ascendieron a 178 millones de euros, comparado con los 107 millones de euros registrados en el mismo periodo de 2011.

Las pérdidas antes de impuestos del periodo de nueve meses ascendieron a 169 millones de euros después de partidas excepcionales, comparado con el beneficio de 355 millones de euros registrado en el mismo periodo de 2011.

El crédito fiscal del periodo de nueve meses refleja el beneficio por impuestos diferidos derivado de la reducción de la tasa impositiva aplicada en el Reino Unido y las pérdidas incurridas en España tras aplicar un tipo impositivo más alto, frente a los beneficios generados en el Reino Unido, con un tipo impositivo inferior.

La posición de efectivo del Grupo se situó en 3.565 millones de euros a 30 de septiembre de 2012, lo que supone un descenso de 170 millones de euros con respecto al 31 de diciembre de 2011. El saldo de efectivo a 30 de septiembre de 2012 incluye 2.485 millones de euros mantenidos por British Airways, 1.054 millones de euros mantenidos por Iberia y 26 millones de euros mantenidos por IAG.

#### **Perspectivas de negocio:**

La tendencia favorable de los ingresos se vio algo frenada en el tercer trimestre debido al efecto de los Juegos Olímpicos de Londres, aunque hasta el momento observamos que los ingresos unitarios subyacentes están volviendo a su tendencia positiva en el cuarto trimestre.

Incluyendo el impacto del huracán Sandy y la debilidad continuada de Iberia, prevemos registrar unas pérdidas de las operaciones en torno a 120 millones de euros en 2012, después del impacto de las pérdidas de las operaciones de bmi y las partidas excepcionales. Esta previsión no tiene en cuenta el impacto de los planes de reestructuración de Iberia.

**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. 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 2011; 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 COMBINADA**

Millones de euros (no auditado)	Nueve meses finalizados el 30 de septiembre, 2012			Nueve meses finalizados el 30 de septiembre, 2011			Incr./ (dism.) <sup>(1)</sup>
	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total <sup>(1)</sup>	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total <sup>(1)</sup>	
Ingresos de pasaje	11.560		11.560	10.261		10.261	12,7 %
Ingresos de carga	888		888	880		880	0,9 %
Otros ingresos	1.140		1.140	1.122		1.122	1,6 %
<b>Total ingresos</b>	<b>13.588</b>		<b>13.588</b>	<b>12.263</b>		<b>12.263</b>	<b>10,8 %</b>
Gastos de personal	3.158	34	3.192	2.856		2.856	10,6 %
Gastos de combustible	4.633		4.633	3.751	76	3.827	23,5 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.348		1.348	1.159		1.159	16,3 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	974		974	899		899	8,3 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	979		979	840		840	16,5 %
Propiedad, TI y otros gastos	738	(25)	713	677		677	9,0 %
Gastos comerciales	640	5	645	567		567	12,9 %
Depreciación, amortización y deterioro	786		786	735		735	6,9 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	322	(6)	316	298	(8)	290	8,1 %
Diferencias de tipo de cambio	(7)		(7)	30		30	
Gastos totales de las operaciones	13.571	8	13.579	11.812	68	11.880	14,9 %
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>17</b>	<b>(8)</b>	<b>9</b>	<b>451</b>	<b>(68)</b>	<b>383</b>	
Gastos no operativos netos	(178)		(178)	(107)	79	(28)	66 %
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	(161)	(8)	(169)	344	11	355	
Impuestos	165	10	175	(17)		(17)	
<b>Beneficio después de impuestos de operaciones continuadas</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>327</b>	<b>11</b>	<b>338</b>	
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-	(45)	(45)	-		-	
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del período	4	(43)	(39)	327	11	338	
<b>Indicadores operativos</b>	<b>2012<sup>(1)</sup></b>		<b>2011<sup>(1)</sup></b>		<b>Incr./ (dism.)<sup>(1)</sup></b>		
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	165.536		160.204		3,3 %		
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	133.904		127.425		5,1 %		
Coefficiente de ocupación (%)	80,9		79,5		1,4pts		
Cifras de pasajeros (miles)	41.491		39.362		5,4 %		
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	4.521		4.560		(0,9)%		
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,63		8,05		7,2 %		
Ingreso pasaje / AKO (céntimos €)	6,98		6,40		9,1 %		
Ingreso por carga / TKT (céntimos €)	19,64		19,30		1,8 %		
Coste total / AKO (céntimos €)	8,20		7,37		11,3 %		
Coste de combustible / AKO (céntimos €)	2,80		2,34		19,7 %		
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos €)	5,40		5,03		7,4 %		
Aviones en servicio	383		347		10,4 %		
Plantilla media	59.430		56.798		4,6 %		

(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 nueve meses finalizado el 30 de septiembre 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.

Los resultados consolidados para el período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2012 se presentan en la página siguiente.

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**

Millones de euros (no auditado)	Nueve meses finalizados el 30 de septiembre, 2012			Nueve meses finalizados el 30 de septiembre, 2011			Incr./ (dism.) <sup>(1)</sup>
	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total <sup>(1)</sup>	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total <sup>(1)</sup>	
Ingresos de pasaje	11.560		11.560	10.082		10.082	14,7 %
Ingresos de carga	888		888	866		866	2,5 %
Otros ingresos	1.140		1.140	1.079		1.079	5,7 %
<b>Total ingresos</b>	<b>13.588</b>		<b>13.588</b>	<b>12.027</b>		<b>12.027</b>	<b>13,0 %</b>
Gastos de personal	3.158	34	3.192	2.785		2.785	13,4 %
Gastos de combustible	4.633		4.633	3.682	76	3.758	25,8 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.348		1.348	1.136		1.136	18,7 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	974		974	874		874	11,4 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	979		979	815		815	20,1 %
Propiedad, TI y otros gastos	738	(25)	713	662		662	11,5 %
Gastos comerciales	640	5	645	551		551	16,2 %
Depreciación, amortización y deterioro	786		786	725		725	8,4 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	322	(6)	316	281	(8)	273	14,6 %
Diferencias de tipo de cambio	(7)		(7)	28		28	
Gastos totales de las operaciones	13.571	8	13.579	11.539	68	11.607	17,6 %
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>17</b>	<b>(8)</b>	<b>9</b>	<b>488</b>	<b>(68)</b>	<b>420</b>	
Gastos no operativos netos	(178)		(178)	(105)	79	(26)	70 %
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	(161)	(8)	(169)	383	11	394	
Impuestos	165	10	175	(29)		(29)	
<b>Beneficio después de impuestos de operaciones continuadas</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>354</b>	<b>11</b>	<b>365</b>	
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-	(45)	(45)	-		-	
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo	4	(43)	(39)	354	11	365	
(Pérdida)/beneficio básico por acción (céntimos de €)			(2,9)			18,9	
(Pérdida)/beneficio diluido por acción (céntimos de €)			(2,9)			17,0	

(1) La cuenta de resultados de IAG a 30 de septiembre de 2012 representa los resultados consolidados de BA, IB e IAG (la Compañía) correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2012. La información comparativa a 30 de septiembre de 2011 representa los resultados consolidados de BA y IAG (la Compañía) correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2011 y de Iberia para el periodo comprendido desde el 22 de enero de 2011 al 30 de septiembre de 2011.

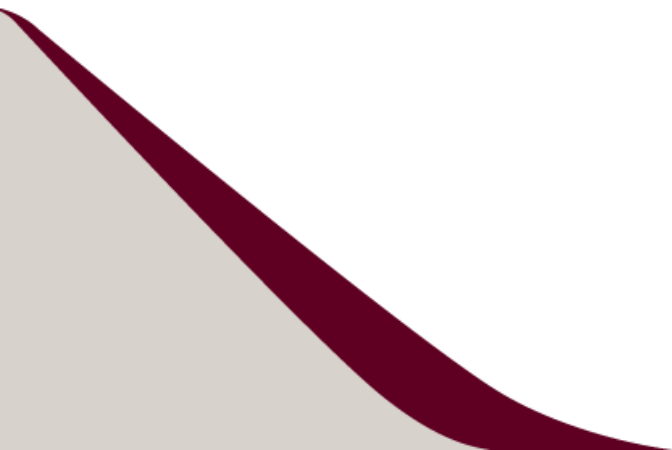
**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**

Millones de euros (no auditado)	Tres meses finalizados el 30 de septiembre, 2012			Tres meses finalizados el 30 de septiembre, 2011			Incr./ (dism.)
	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total	
Ingresos de pasaje	4.350		4.350	3.813		3.813	14,1 %
Ingresos de carga	298		298	288		288	3,5 %
Otros ingresos	408		408	389		389	4,9 %
<b>Total ingresos</b>	<b>5.056</b>		<b>5.056</b>	<b>4.490</b>		<b>4.490</b>	<b>12,6 %</b>
Gastos de personal	1.088	2	1.090	947		947	14,9 %
Gastos de combustible	1.660		1.660	1.373	15	1.388	20,9 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	497		497	400		400	24,3 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	346		346	310		310	11,6 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	344		344	287		287	19,9 %
Propiedad, TI y otros gastos	268	5	273	232		232	15,5 %
Gastos comerciales	217	2	219	208		208	4,3 %
Depreciación, amortización y deterioro	274		274	244		244	12,3 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	113	(2)	111	98	(3)	95	15,3 %
Diferencias de tipo de cambio	(21)		(21)	28		28	
Gastos totales de las operaciones	4.786	7	4.793	4.127	12	4.139	16,0 %
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>270</b>	<b>(7)</b>	<b>263</b>	<b>363</b>	<b>(12)</b>	<b>351</b>	
Gastos no operativos netos	(42)		(42)	(31)	(4)	(35)	35 %
Beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	228	(7)	221	332	(16)	316	
Impuestos	15	1	16	(49)		(49)	
<b>Beneficio después de impuestos de operaciones continuadas</b>	<b>243</b>	<b>(6)</b>	<b>237</b>	<b>283</b>	<b>(16)</b>	<b>267</b>	
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-	(35)	(35)	-		-	
Beneficio después de impuestos del periodo	243	(41)	202	283	(16)	267	
<b>Indicadores operativos</b>	<b>2012</b>			<b>2011</b>			<b>Incr./ (dism.)</b>
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	58.260			55.661			4,7 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	49.343			47.022			4,9 %
Coefficiente de ocupación (%)	84,7			84,5			0,2pts
Cifras de pasajeros (miles)	15.760			14.553			8,3 %
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.511			1.494			1,1 %
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,82			8,11			8,8 %
Ingreso pasaje / AKO (céntimos €)	7,47			6,85			9,1 %
Ingreso por carga / TKT (céntimos €)	19,72			19,28			2,3 %
Coste total / AKO (céntimos €)	8,21			7,41			10,8 %
Coste de combustible / AKO (céntimos €)	2,85			2,47			15,4 %
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos €)	5,37			4,95			8,5 %
Plantilla media	61.340			57.575			6,5 %

# IAG results presentation

Quarter Three 2012

9<sup>th</sup> November 2012



# Operating result summary

- Q3 operating results: €301 million profit pre-bmi; €270 million profit after bmi trading; €263 million profit after bmi trading and exceptional items
- Reported passenger unit revenue up 9.1%. Like for like (pre-bmi at constant currency) passenger unit revenue flat
- Revenue performance for the quarter impacted by temporary mix distortion due to the Olympic Games
- Reported fuel unit costs up 15.4%; on a like for like basis up 1.6%. Reported non-fuel unit costs up 8.5%; like for like non-fuel unit costs flat
- bmi trading losses and restructure costs approximately €40 million impact in the quarter
- Continuing difference in the performance of British Airways and Iberia. Operating result Q3: BA €300 million profit, pre-bmi and Iberia breakeven.



# Financial summary

## Reported

	Q3 2012 (€m)	Q3 2011 (€m)	vly
Revenue	5,056	4,490	+12.6%
Fuel costs	1,660	1,373	+20.9%
Ex-fuel costs	3,126	2,754	+13.5%
<b>OPERATING RESULT</b>	<b>270</b>	<b>363</b>	<b>-93</b>
Operating margin	5.3%	8.1%	-2.8 pts
<b>OP. RESULT (post excptnl)</b>	<b>263</b>		
ASK (m)	58,260	55,661	+4.7%
CTK (m)	1,511	1,494	+1.1%
Seat factor	84.7%	84.5%	0.2 pts
Passenger rev per ASK	7.47	6.85	+9.1%
Cargo rev per CTk	19.72	19.28	+2.3%
Cost per ASK	8.21	7.41	+10.8%
Ex-fuel costs per ASK	5.37	4.95	+8.5%

## 'Pre bmi'

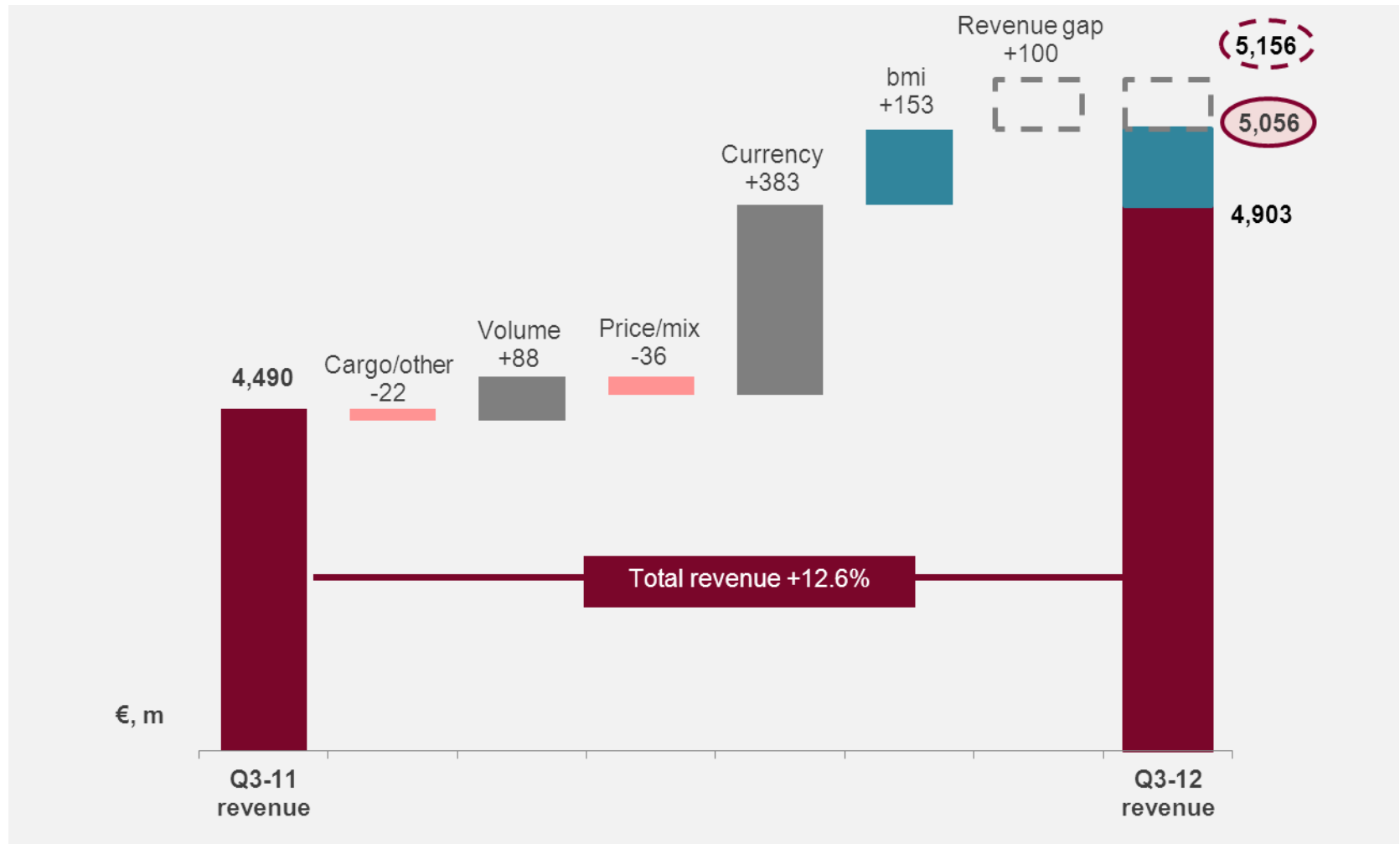
Q3 2012 (€m)	vly
4,903	+9.2%
1,616	+17.7%
2,986	+8.4%
<b>301</b>	<b>-62</b>
6.1%	

## 'Like for like'

Q3 2012	vly
6.83	-0.3%
18.32	-5.0%
7.47	+0.8%
4.96	+0.2%

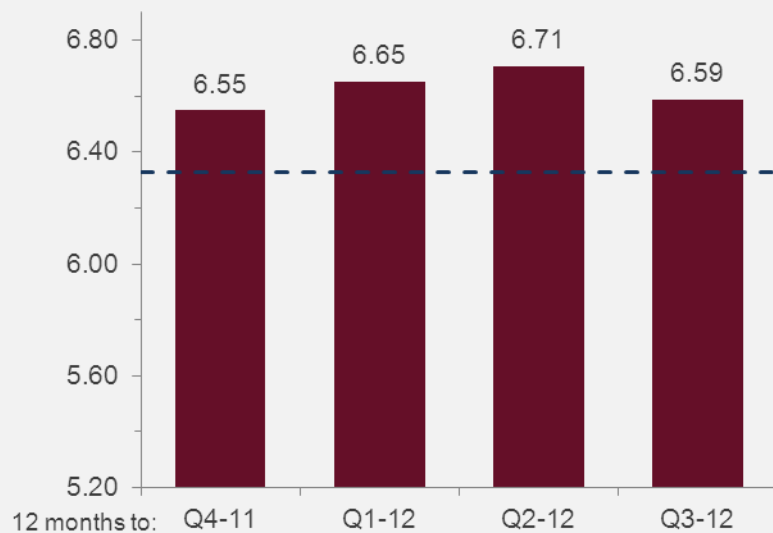
**IAG reported:** Iberia + BA (incl bmi mainline). **IAG pre BMI:** Iberia + BA pre BMI. **IAG LfL:** IAG pre BMI at constant FX

# Revenue development



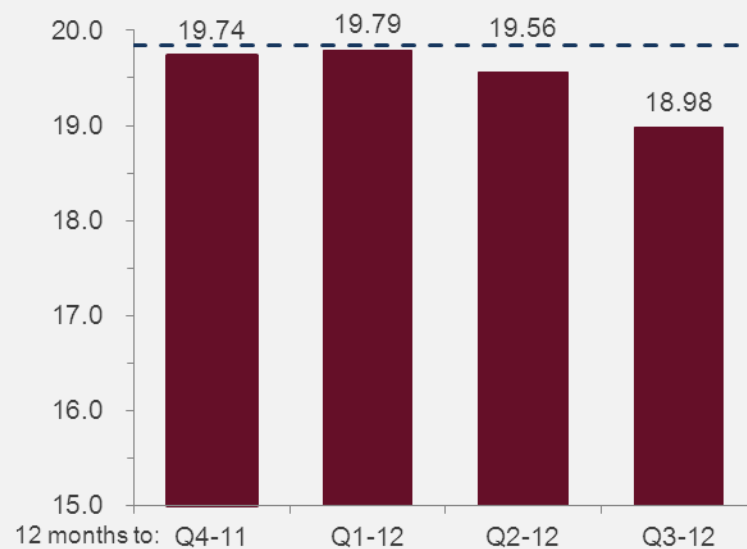
# Passenger and cargo unit revenue

IAG like for like\* passenger revenue per ASK, rolling 12 months, € cents



--- High water mark (12 months to Q1-09)

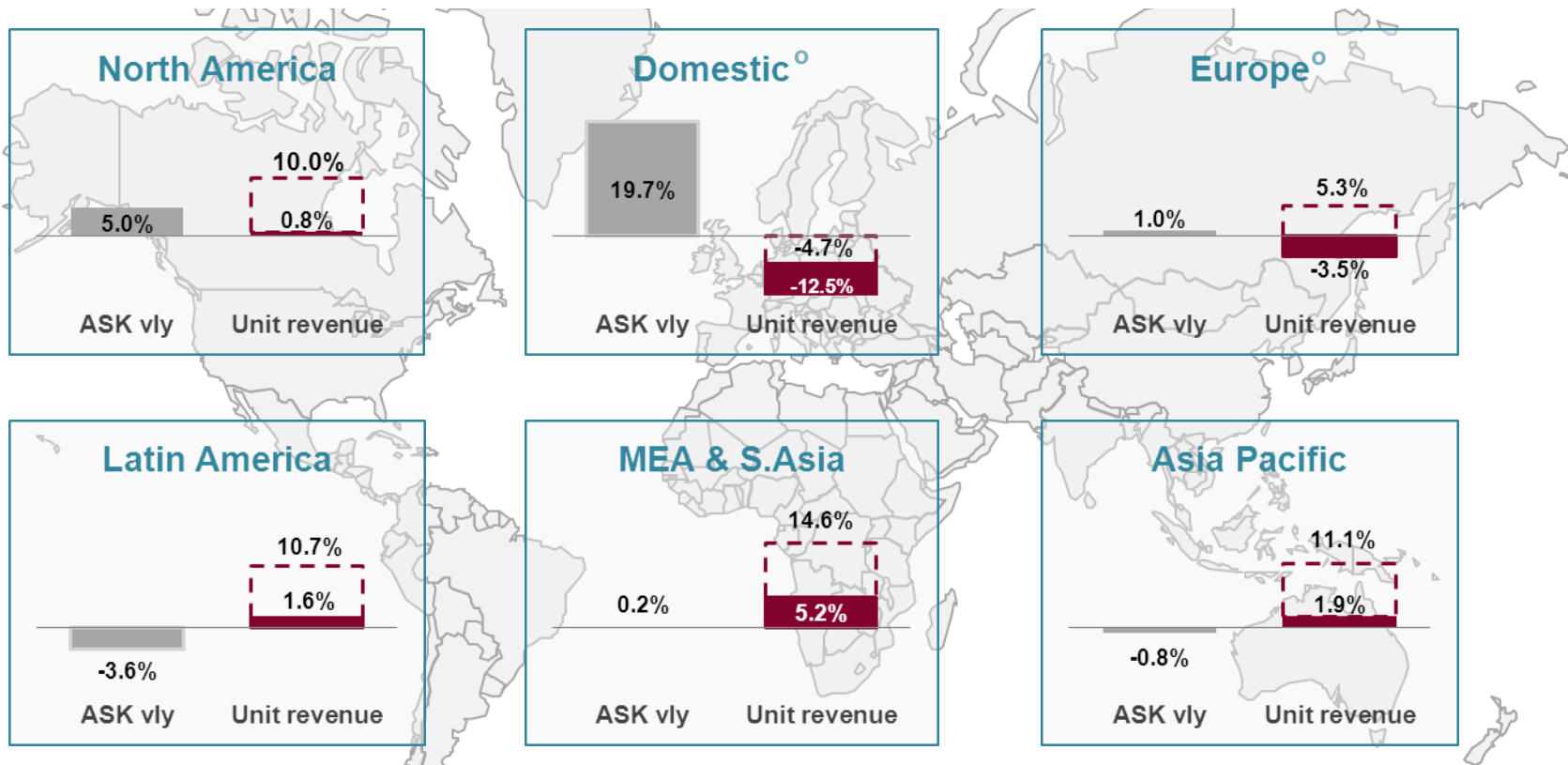
IAG like for like\* cargo per CTK, rolling 12 months, € cents



\* Like for like: 'pre bmi' at constant currency

# Regional performance

% change in IAG\* passenger revenue per ASK



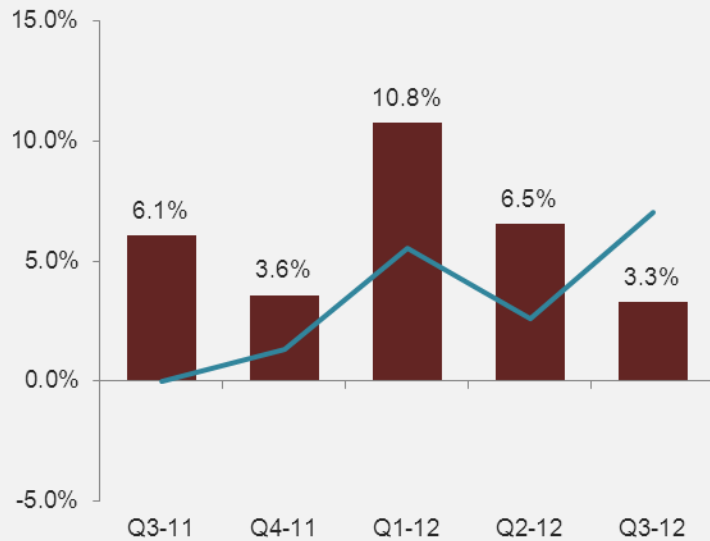
■ Like for like: 'pre bmi' at constant currency

⌊ IAG reported: 'pre bmi'

○ Domestic and Europe regions include Iberia Express in 2012, previously outsourced to Air Nostrum and Vueling and therefore excluded from 2011 data

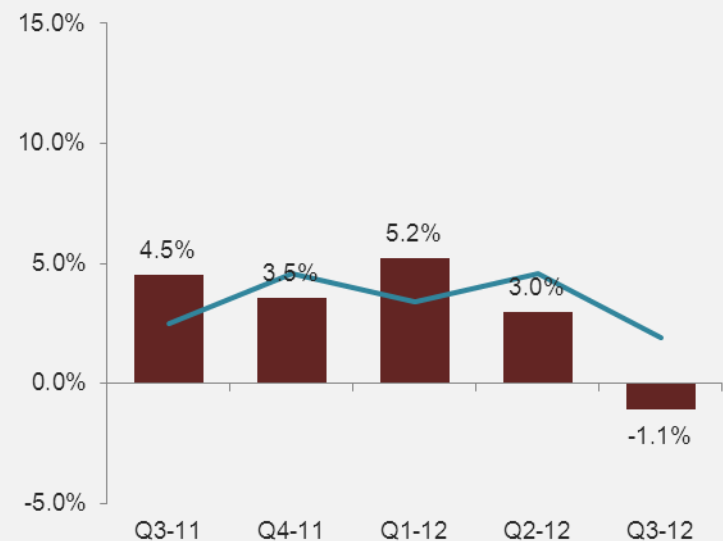
# Cabin mix development

Premium unit revenue\* and volume : % vly



■ Premium passenger rev per ASK  
 — Premium RPK change

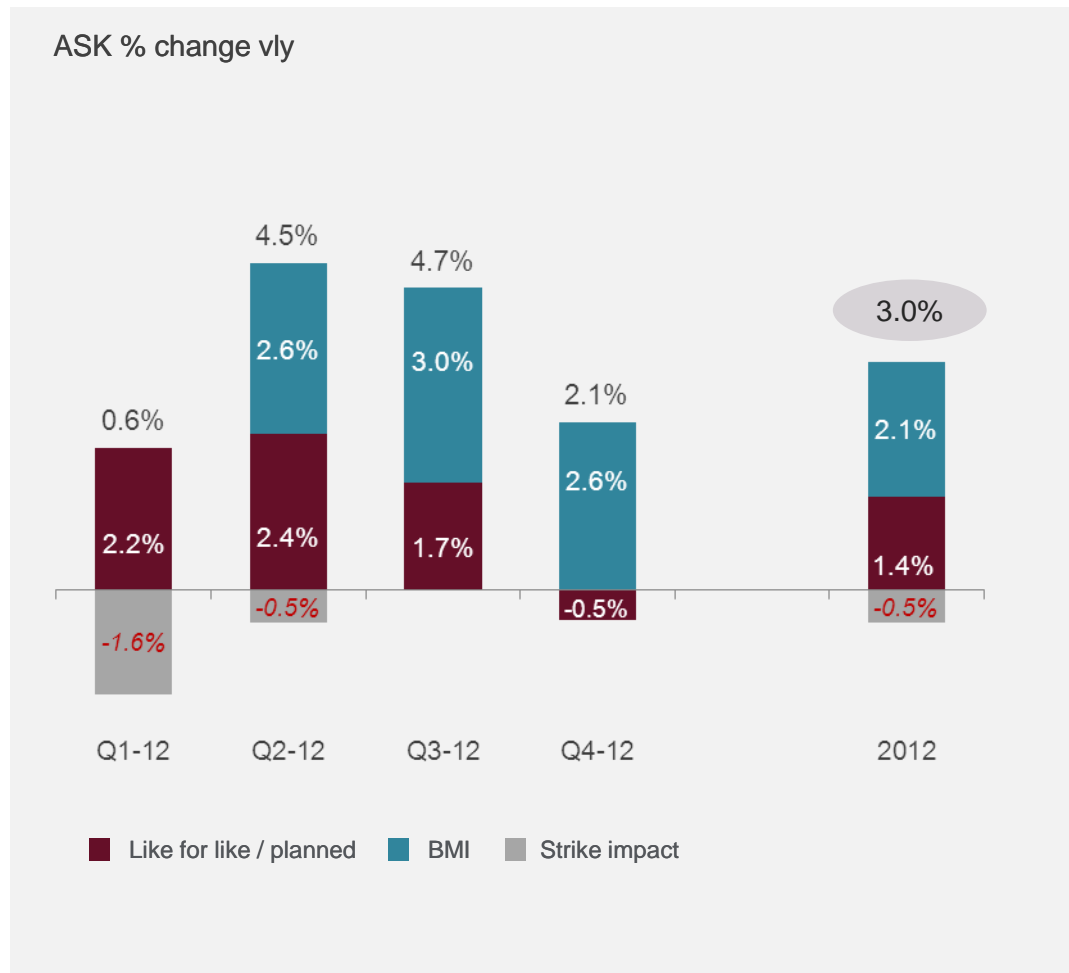
Non premium unit revenue\* and volume : % vly



■ Non premium passenger rev per ASK  
 — Non premium RPK change






\* Note revenue includes bmi; revenue at constant currency

# Capacity plan



- 2012 reported growth 3.0%, with like for like +1.4%
- Planned 2013 capacity reduction of 1.0%:  
BA growth from fleet replacement and Iberia reduction

# Underlying unit revenue environment

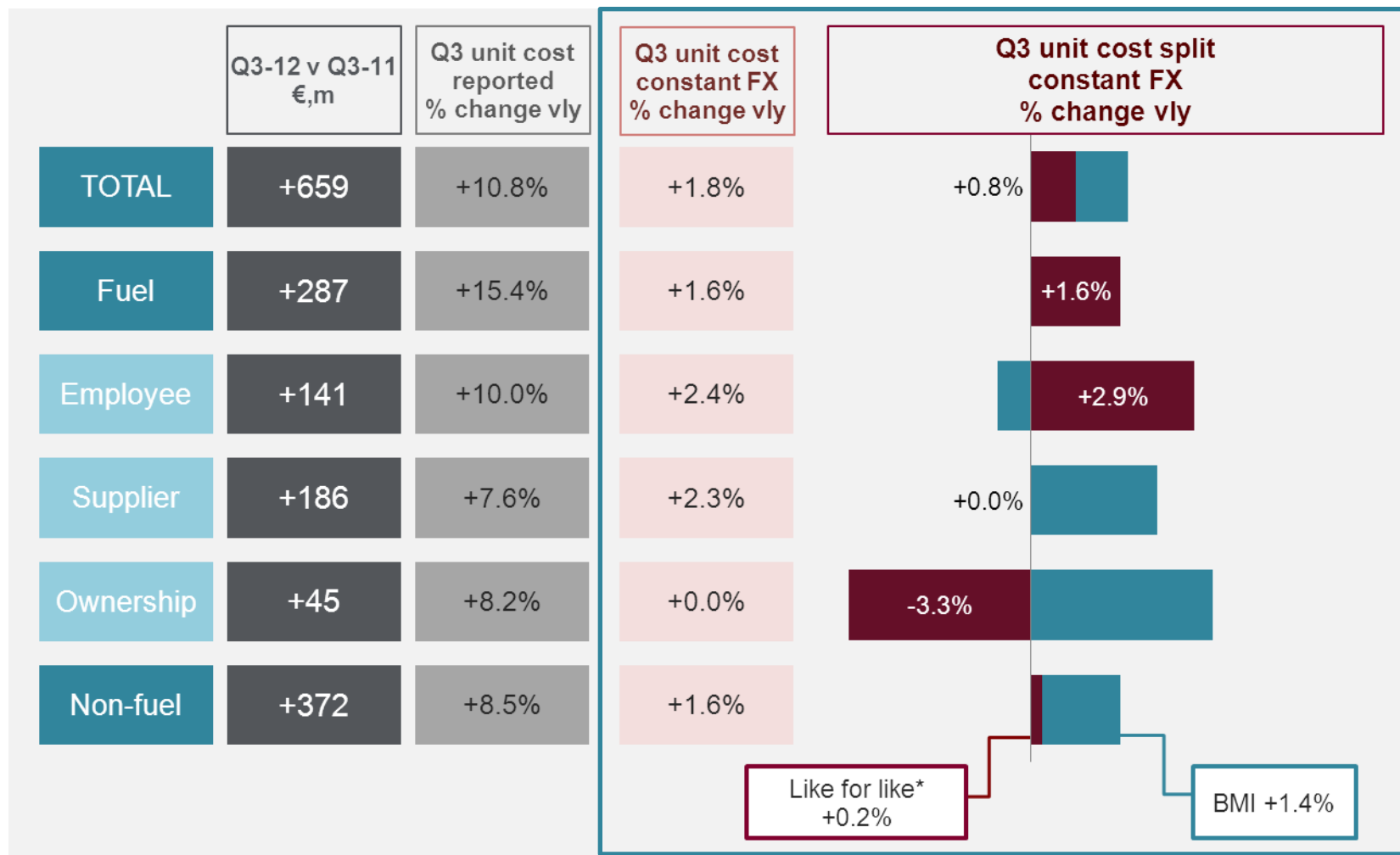
	Short haul	Long haul
Non premium	 Competitive	 Competitive
Premium	 Soft	 Stable
Cargo		 Weak

- Q4 has now reverted to 'normal' booking patterns
- Spanish market weakness continues
- Cargo outlook remains weak

# Cost and cash flow trends



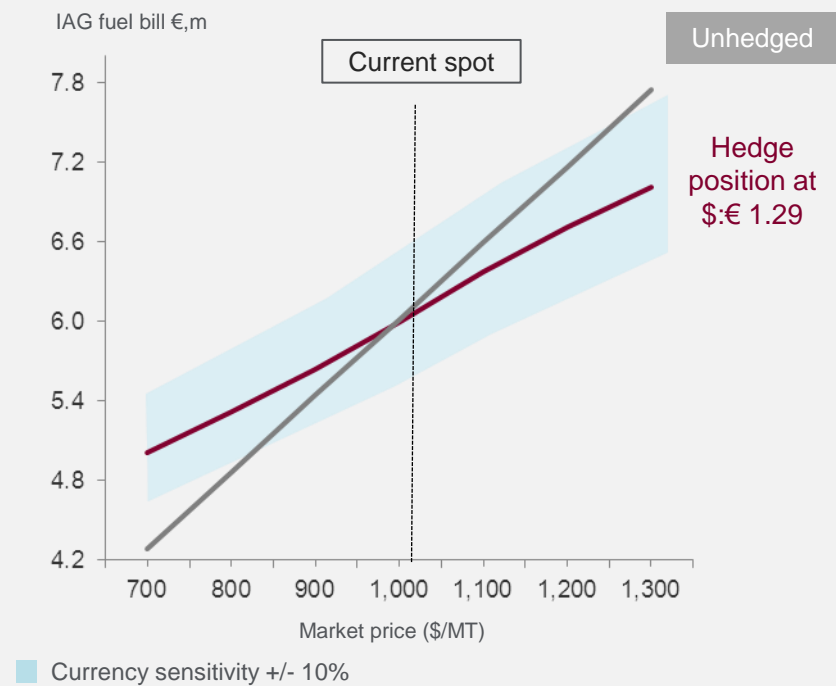
# Overall unit operating cost growth



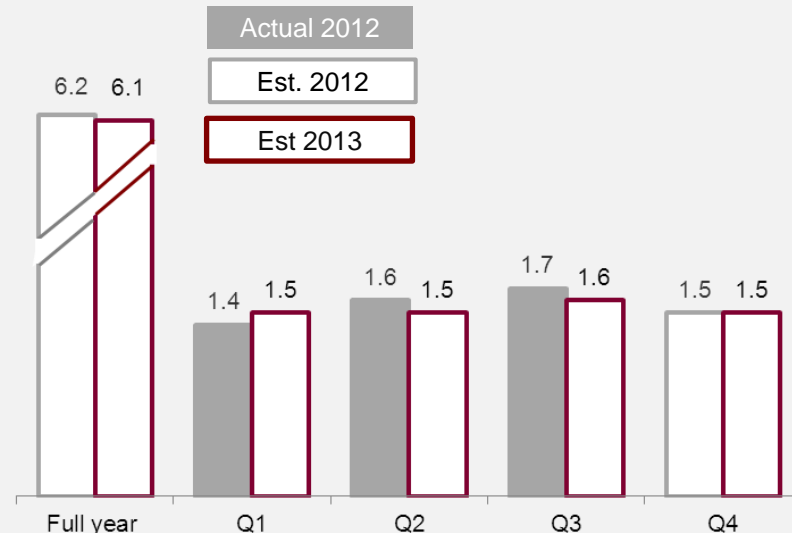
\* Like for like: 'pre bmi' at constant currency

# Fuel hedging & guidance: 2013

IAG fuel bill including bmi mainline €bn



IAG fuel bill including bmi mainline €bn



Current fuel hedging (%)

Q4-12	Q1-13	Q2-13	Q3-13	Q4-13	FY2013
80%	80%	62%	42%	30%	54%

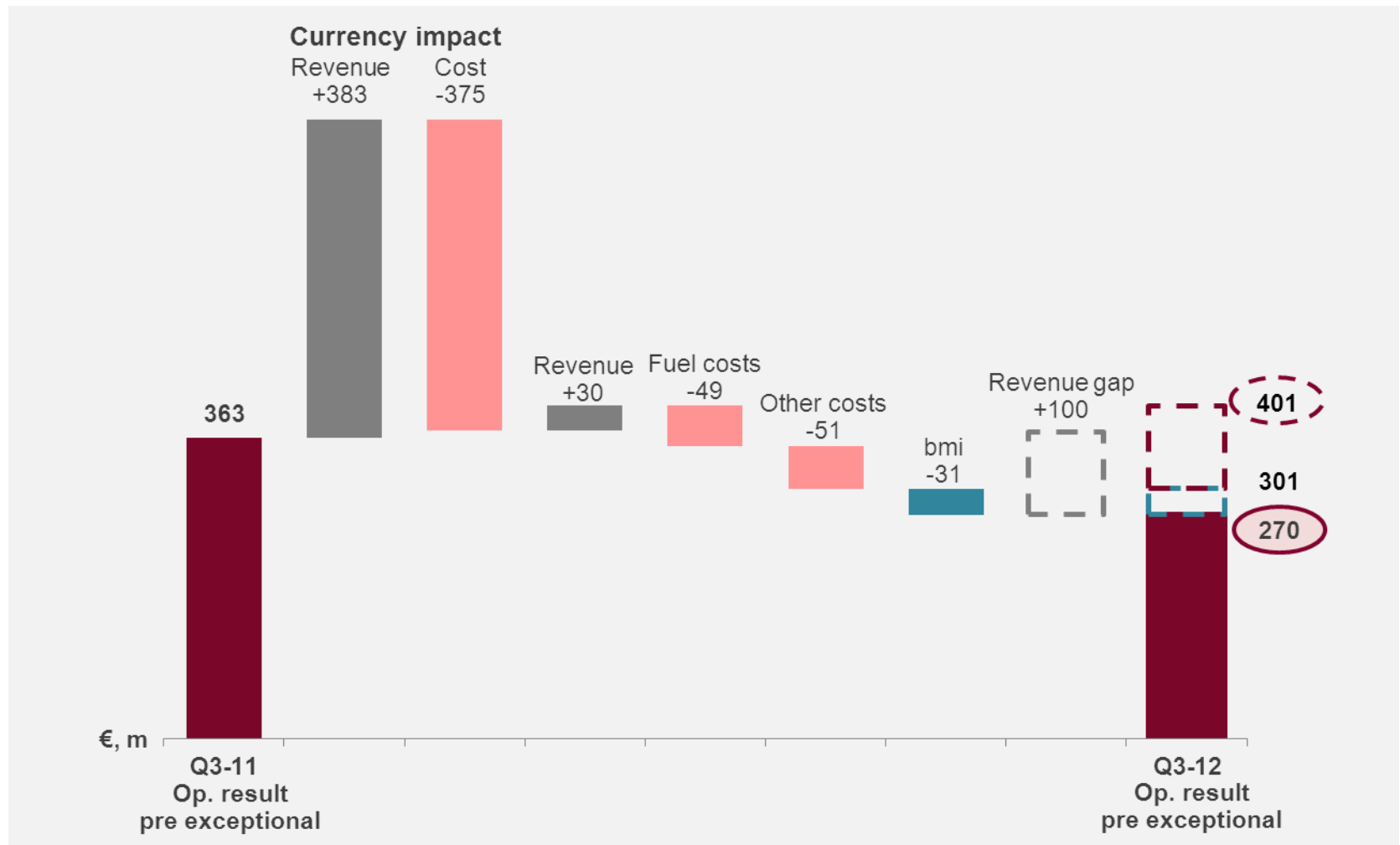
Blended price (\$/MT)

Q4-12	Q1-13	Q2-13	Q3-13	Q4-13	FY2013
1,021	1,021	996	1,019	1,014	1,013

Estimates based on \$:€ 1.29 and a spot rate of \$1,008/MT

Blended price: average price paid for hedged and non-hedged fuel

# Operating result evolution



# Balance sheet summary

€m	Sep 2012	Dec 2011	Change
<b>Equity</b>	<b>6,036</b>	<b>5,686</b>	+350
Cash, cash equivalents & interest bearing deposits	3,565	3,735	-170
Gross debt	5,073	4,883	+190
On balance-sheet net debt	<b>1,508</b>	<b>1,148</b>	+360
<hr/>			
<b>Gearing</b>	<b>20%</b>	<b>17%</b>	
<hr/>			
Aircraft lease cap (x8)	3,435	3,224	+211
Adjusted net debt	<b>4,943</b>	<b>4,372</b>	+571
<b>Adjusted gearing</b>	<b>45%</b>	<b>44%</b>	

# Outlook for 2012

The revenue trend in quarter 3 was restrained somewhat due to the London Olympics, but we are so far observing that underlying unit revenue is returning to its positive trend in quarter 4.

Including the impact of Hurricane Sandy and continued weakness in Iberia, we now expect to make an operating loss for 2012 in the region of €120 million, after bmi trading losses and exceptional items.

The expectation does not take into account any impact of the Iberia restructuring plans.

# Questions and Answers

# Disclaimer

Certain information included in these statements is forward-looking and involves risks and uncertainties that could cause actual results to differ materially from those expressed or implied by the forward-looking statements.

Forward-looking statements include, without limitation, projections relating to results of operations and financial conditions and the Company's plans and objectives for future operations, including, without limitation, discussions of the Company's Business Plan, expected future revenues, financing plans and expected expenditures and divestments. All forward-looking statements in this report are based upon information known to the Company on the date of this report. All subsequent oral or written forward-looking statements attributable to IAG or any of its members, directors, officers, employees or any persons acting on its behalf are expressly qualified in their entirety by the cautionary statement above. The Company undertakes no obligation to publicly update or revise any forward-looking statement, whether as a result of new information, future events or otherwise.

It is not reasonably possible to itemise all of the many factors and specific events that could cause the Company's forward-looking statements to be incorrect or that could otherwise have a material adverse effect on the future operations or results of an airline operating in the global economy.

Further information on the primary risks of the business and the risk management process of the Group is given in the Annual Report and Accounts 2011; this document is available on [www.iagshares.com](http://www.iagshares.com).