

ANUNCIO DE RESULTADOS ANUALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 27 de febrero 2015, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del cuarto trimestre fue de 260 millones de euros (2013: beneficio de las operaciones de 113 millones de euros) antes de partidas excepcionales.
- Los ingresos del trimestre aumentaron un 9,9% hasta 5.015 millones de euros, aumentando un 5,8% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible del trimestre disminuyeron un 0,8% a tipos de cambio constantes.
- El beneficio de las operaciones en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 fue de 1.390 millones de euros (2013: beneficio de las operaciones de 770 millones de euros) antes de partidas excepcionales.
- Los ingresos del ejercicio aumentaron un 8,0% hasta 20.170 millones de euros y los ingresos unitarios de pasaje del ejercicio disminuyeron un 0,4% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios de combustible disminuyeron en el ejercicio un 7,8%, a tipos de cambio constantes también disminuyeron un 7,8%.
- Los costes unitarios, excluyendo el combustible, antes de partidas excepcionales disminuyeron un 1,9% en el ejercicio, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 3,9%.
- El efectivo se situó en 4.944 millones de euros a 31 de diciembre de 2014, lo que supone un aumento de 1.311 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2013.
- El apalancamiento financiero ajustado aumentó 1 punto porcentual hasta el 51% y la deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,6 hasta 1,9 veces.

Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
	2014	2013	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	17.825	16.264	9,6 %
Total ingresos	20.170	18.675	8,0 %
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.390	770	80,5 %
Partidas excepcionales	(361)	(243)	48,6 %
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	1.029	527	95,3 %
Beneficio después de impuestos	1.003	151	564,2 %
Beneficio básico por acción (céntimos de euro)	48,2	6,4	41,8pts
Indicadores operativos	2014	2013	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	251.931	230.573	9,3 %
Coeficiente de ocupación (%)	80,4	80,8	(0,4pts)
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	7,08	7,05	0,4 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,08	5,18	(1,9)%
Millones de euros	A 31 diciembre de 2014	A 31 diciembre de 2013	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	4.944	3.633	36,1 %
Deuda neta ajustada ⁽¹⁾	6.081	5.701	6,7 %
Deuda neta ajustada/EBITDAR	1,9	2,5	(0,6)
Apalancamiento financiero ajustado ⁽²⁾	51%	50%	1pt

⁽¹⁾La 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 ajustada, dividida entre la deuda neta ajustada y el patrimonio neto ajustado.

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

“Hoy anunciamos unos sólidos resultados anuales, con un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 1.390 millones de euros, que aumentó un 80,5%. Los ingresos totales crecieron un 8,0%, con un incremento del 7,0% en los costes excluido el combustible y un incremento del 0,6% en los costes de combustible, con un aumento de la capacidad del 9,3%.

“Iberia consiguió un beneficio de las operaciones de 50 millones de euros, frente a las pérdidas de las operaciones de 166 millones de euros el ejercicio anterior. La reestructuración llevada a cabo por Iberia ha sido excepcional, tanto desde el punto de vista financiero como operativo, y estamos muy orgullosos de lo que ha conseguido, en especial su estricto control de costes. En 2013 anunciamos que nuestra intención era que Iberia fuera rentable en 2014 y hemos cumplido esa promesa.

“El beneficio de las operaciones de British Airways alcanzó los 1.215 millones de euros, frente a los 762 millones del año pasado, demostrando importantes progresos en la consecución de sus objetivos a largo plazo. Vueling registró un beneficio de las operaciones de 141 millones de euros, frente a un beneficio de las operaciones de 139 millones de euros en 2013, con la compañía centrándose en un crecimiento flexible.

“La evolución de los costes unitarios fue muy positiva, ya que se redujeron un 4,1% gracias al aumento de la productividad, los ahorros en los costes asociados a proveedores y el descenso de los costes de combustible. En esta última variable, las mejoras se consiguieron mediante la introducción de aviones más eficientes en la flota y la reducción del precio del combustible durante el último trimestre del año. Sin embargo, el efecto positivo del abaratamiento del crudo se ha visto compensado en parte por el efecto de las coberturas y el significativo impacto del tipo de cambio.

“En el trimestre, hemos conseguido un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 260 millones de euros, frente a los 113 millones del mismo periodo del año pasado. Los ingresos del trimestre crecieron un 9,9%. Los costes excluido el combustible aumentaron un 10,5% y los costes de combustible descendieron un 0,4%, con un incremento de la capacidad del 5,8%.”

Perspectivas de negocio:

A los niveles actuales de precio del combustible y tipos de cambio, IAG espera obtener en 2015 un beneficio de las operaciones superior a 2.200 millones de euros, con unos costes totales de combustible de alrededor de 5.900 millones de euros, basado en un incremento de capacidad de un 5,5% aproximadamente.

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
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2014	Partidas excepcionales	Total 2014	Antes de partidas excepcionales 2013	Partidas excepcionales	Total 2013	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	17.825		17.825	16.264	(106)	16.158	9,6 %
Ingresos de carga	992		992	1.073		1.073	(7,5)%
Otros ingresos	1.353		1.353	1.338		1.338	1,1 %
Total ingresos	20.170		20.170	18.675	(106)	18.569	8,0 %
Gastos de personal	4.325	260	4.585	4.123	98	4.221	4,9 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	5.987		5.987	5.951	(6)	5.945	0,6 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.063		2.063	1.932		1.932	6,8 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.555		1.555	1.422		1.422	9,4 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.276		1.276	1.237	15	1.252	3,2 %
Propiedad, TI y otros gastos	927		927	922	5	927	0,5 %
Gastos comerciales	859		859	785		785	9,4 %
Depreciación, amortización y deterioro	1.196	(79)	1.117	1.006	8	1.014	18,9 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	551		551	482	17	499	14,3 %
Diferencias de tipo de cambio	41	180	221	45		45	(8,9)%
Gastos totales de las operaciones	18.780	361	19.141	17.905	137	18.042	4,9 %
Beneficio de las operaciones	1.390	(361)	1.029	770	(243)	527	80,5 %
Gastos no operativos netos	(284)	83	(201)	(283)	(17)	(300)	0,4 %
Beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	1.106	(278)	828	487	(260)	227	127,1 %
Impuestos	(238)	413	175	(57)	(19)	(76)	317,5 %
Beneficio después de impuestos de operaciones continuadas	868	135	1.003	430	(279)	151	101,9 %
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-	-	-	-	(4)	(4)	-
Beneficio después de impuestos del ejercicio	868	135	1.003	430	(283)	147	101,9 %

Indicadores operativos	2014 ⁽¹⁾	2013 ⁽¹⁾	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	251.931	230.573	9,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	202.562	186.304	8,7 %
Coefficiente de ocupación (%)	80,4	80,8	(0,4pts)
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	5.453	5.653	(3,5)%
Cifras de pasajeros (miles)	77.334	67.224	15,0 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	897	928	(3,3)%
Despegues (miles)	599.624	538.644	11,3 %
Horas bloque (horas)	1.712.506	1.573.900	8,8 %
Plantilla media equivalente	59.484	60.089	(1,0)%
Aviones en servicio	459	431	6,5 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,80	8,73	0,8 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,08	7,05	0,4 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,19	18,98	(4,2)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,38	2,58	(7,8)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,08	5,18	(1,9)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	7,45	7,77	(4,1)%

⁽¹⁾Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Trimestre finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2014	Partidas excepcionales	Total 2014	Antes de partidas excepcionales 2013	Partidas excepcionales	Total 2013	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	4.390		4.390	3.965	(106)	3.859	10,7 %
Ingresos de carga	268		268	276		276	(2,9)%
Otros ingresos	357		357	321		321	11,2 %
Total ingresos	5.015		5.015	4.562	(106)	4.456	9,9 %
Gastos de personal	1.143	260	1.403	1.048	(170)	878	9,1 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.470		1.470	1.476	(1)	1.475	(0,4)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	521		521	490		490	6,3 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	370		370	364		364	1,6 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	338		338	261		261	29,5%
Propiedad, TI y otros gastos	229		229	238		238	(3,8)%
Gastos comerciales	189		189	176		176	7,4 %
Depreciación, amortización y deterioro	326	(79)	247	262		262	24,4 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	146		146	127	(1)	126	15,0 %
Diferencias de tipo de cambio	23	98	121	7		7	228,6 %
Gastos totales de las operaciones	4.755	279	5.034	4.449	(172)	4.277	6,9 %
Beneficio de las operaciones	260	(279)	(19)	113	66	179	130,1 %
Gastos no operativos netos	(106)	53	(53)	(55)		(55)	92,7 %
Beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	154	(226)	(72)	58	66	124	165,5 %
Impuestos	(16)	397	381	(33)	(17)	(50)	(51,5)%
Beneficio después de impuestos de operaciones continuadas	138	171	309	25	49	74	452,0 %
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-		-	-	(4)	(4)	-
Beneficio después de impuestos del periodo	138	171	309	25	45	70	452,0 %

Indicadores operativos	2014	2013	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	61.697	58.339	5,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	49.025	46.084	6,4 %
Coefficiente de ocupación (%)	79,5	79,0	0,5pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.430	1.503	(4,9)%
Cifras de pasajeros (miles)	18.427	16.770	9,9 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	236	245	(3,7)%
Despegues (miles)	143.987	135.619	6,2 %
Horas bloque (horas)	413.669	396.554	4,3 %
Plantilla media equivalente	58.814	59.026	(0,4)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,95	8,60	4,1%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,12	6,80	4,7%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,74	18,36	2,1%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,38	2,53	(5,9)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,32	5,10	4,3%
Coste total / AKO (céntimos de €)	7,71	7,63	1,0%

Análisis financiero:

Datos de IATA sobre el crecimiento del mercado

En 2014, el coeficiente de ocupación del sector se situó en el 79,7%, debido no tanto a los incrementos de capacidad como al mayor crecimiento de la demanda. Los coeficientes de ocupación internacionales mostraron una tendencia a la baja durante el año, debido especialmente a los fuertes aumentos de la capacidad en las compañías de Asia-Pacífico. Además, se produjo un ligero descenso de la confianza empresarial a finales de 2014 que afectó los viajes internacionales en algunos mercados.

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014	Capacidad AKO	Tráfico PKT	Coeficiente de ocupación de pasajeros	Incr./ (dism.)
Internacional	6,4%	6,1%	79,2	(0,1) pts
Doméstico	4,3%	5,4%	80,6	+0,7 pts
Total mercado	5,6%	5,9%	79,7	+0,2 pts

Capacidad de IAG

En 2014, IAG aumentó su capacidad, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), en un 9,3%. Este incremento se produjo en todas las regiones y reflejó el efecto anual completo de Vueling, la reapertura de rutas en el marco del Plan de Futuro de Iberia y los cambios en la red de British Airways, que incluyeron un mayor número de asientos en la nueva flota y un mayor número de vuelos con aviones de sustitución más eficientes. En toda la red, el coeficiente de ocupación para el conjunto del año fue del 80,4%, una cifra que, si bien supone un descenso de 0,4 puntos en comparación con el año anterior, sigue siendo superior a la media sectorial del 79,7% de IATA.

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014	% de la red total en AKO	AKO incr./ (dism.)	Coeficiente de ocupación de pasajeros	Incr./ (dism.)
Doméstico	6,8%	+21,6%	77,3	+1,6 pts
Europa	22,1%	+18,6%	78,1	+0,5 pts
Norteamérica	29,2%	+6,0%	83,1	(1,5) pts
Latinoamérica y Caribe	17,4%	+4,1%	81,4	(1,2) pts
África, Oriente Medio y Sur de Asia	15,8%	+5,3%	77,9	+0,4 pts
Asia-Pacífico	8,7%	+8,1%	82,1	+0,7 pts
Total de la red	100%	+9,3%	80,4	(0,4) pts

Segmentos de mercado

En 2014, los aumentos de la capacidad de IAG en los mercados **Domésticos y Europeos** reflejan:

- El impacto anual completo de Vueling como parte del Grupo IAG y el crecimiento interanual de su red;
- El aumento de las frecuencias y los nuevos destinos de Iberia en el marco de su *Plan de Futuro*; y
- Aviones de sustitución más eficientes para British Airways en Londres Gatwick y Londres City, aumentando frecuencias y nuevas rutas.

Aunque los mercados domésticos y europeos contaron con una gran competencia, nuestros coeficientes de ocupación mejoraron en ambas regiones, pero siguen siendo inferiores a la media europea anunciada por IATA, debido a la creciente presencia de aerolíneas de bajo coste.

Norteamérica sigue representando la mayor parte de la red de IAG y presenta el coeficiente de ocupación más alto. En British Airways, el incremento de la capacidad provino fundamentalmente del mayor número de asientos de los aviones; con el Airbus A380 volando a Washington D.C. y Los Ángeles, y el Boeing 787 realizando rutas como Newark, Filadelfia y Toronto. En Iberia, el incremento de la capacidad responde al aumento de las frecuencias a Chicago y Nueva York. El coeficiente de ocupación de IAG en Norteamérica descendió 1,5 puntos, en sintonía con el descenso interanual anunciado por IATA. A pesar del descenso de los volúmenes, nuestros ingresos unitarios mejoraron.

El incremento de la capacidad en **Latinoamérica y el Caribe** es consecuencia del aumento de las frecuencias a Brasil y México, tanto de British Airways como de Iberia. En el marco de su *Plan de Futuro*, Iberia también reabrió rutas como Santo Domingo y Montevideo y aumentó las frecuencias a Panamá. El coeficiente de ocupación de esta región disminuyó, aunque continúa siendo elevado y se sitúa en el 81,4%.

En **África, Oriente Medio y Sur de Asia**, el aumento de la capacidad responde fundamentalmente a la incorporación de aviones con un mayor número de asientos, como el Airbus A380 en la ruta de Johannesburgo, y al incremento de las frecuencias a Accra. British Airways e Iberia redujeron el número de vuelos al norte y oeste de África debido a la menor demanda a consecuencia de la crisis del ébola y la agitación política. El coeficiente de ocupación mejoró 0,4 puntos.

En **Asia-Pacífico**, el crecimiento de la capacidad se debió al efecto anual completo de las rutas incorporadas el año pasado y la introducción del Airbus A380 en la ruta a Hong Kong. En 2014, las rutas a Hyderabad y Chennai aumentaron su capacidad tras la incorporación de aviones con un mayor número de asientos, como el Boeing 787. Los coeficientes de ocupación aumentaron hasta el 82,1%, la segunda mejor región en la red de IAG.

Adquisiciones

Los resultados de 2014 incluyen a Vueling durante el ejercicio completo. Sin embargo, el periodo comparativo sólo incluye los resultados de Vueling desde la fecha de adquisición el 26 de abril de 2013.

Ingresos

Ingresos de pasaje

Los ingresos de pasaje del Grupo crecieron un 9,6% en el ejercicio, con un incremento de la capacidad del 9,3%. A tipos de cambio constantes, el incremento fue del 8,7% y los ingresos unitarios descendieron apenas un 0,4%. El Grupo transportó 77 millones de pasajeros, un 15% más que en 2013.

En el conjunto del Grupo, los ingresos de pasaje se caracterizaron por la evolución plana de los *yields* de pasaje (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) a tipos de cambio constantes y por un leve descenso de 0,4 puntos en el coeficiente de ocupación. La evolución del *yield* de pasaje fue más sólida en Londres, donde aumentó un 1,6% gracias a la recuperación continua de la economía británica, que creció un 2,6%. Los *yields* de pasaje en Madrid y Barcelona descendieron aproximadamente un 3% durante el año, pero registraron mejoras en el cuarto trimestre con el inicio de la recuperación económica española.

Por mercados, la evolución de los ingresos en Norteamérica fue la mejor, reflejando la confianza de los consumidores. Por su parte, los mercados europeos y domésticos registraron leves descensos en los ingresos unitarios, debido a la competencia y a los cambios en la capacidad de IAG. El Mundial de Fútbol, la agitación política, el ébola y el ajuste de la capacidad en Venezuela tuvieron un ligero efecto dilutivo en los ingresos de Latinoamérica, África y Oriente Medio.

Ingresos de carga

En abril de 2014, IAG Cargo abandonó su negocio de aviones cargueros de largo radio y formó una alianza con Qatar Airways para comprar capacidad en sus aviones de carga. Aunque el nuevo modelo operativo reduce los ingresos totales de carga registrados, es más flexible y genera mejores márgenes, manteniendo la ruta comercial clave entre Hong Kong y Europa. Los ingresos de carga del ejercicio descendieron un 7,5% (6,6% a tipos de cambio constantes). Excluyendo el negocio de aviones cargueros de largo radio, el volumen, medido en toneladas-kilómetro transportadas (TKT) creció un 6,7%, pero debido al exceso de capacidad en el mercado, el *yield* subyacente por TKT descendió un 3,2% a tipos de cambio constantes.

Otros ingresos

En este apartado se incluye el programa BA Holidays, los ingresos de mantenimiento y *handling* a terceros y algunos aspectos del programa de fidelización de clientes Avios. Excluyendo el efecto adverso sobre los ingresos de *handling* y mantenimiento del Grupo derivado de la consolidación de Vueling, la partida de otros ingresos aumentó aproximadamente un 10%. La mitad de esta mejora corresponde al crecimiento de BA Holidays y el resto procede fundamentalmente de la recuperación de las actividades de mantenimiento y *handling* de Iberia. Los resultados del programa de fidelización de clientes Avios también están aumentando, gracias al incremento del valor razonable de los puntos y a una mejora subyacente. Se registró un cargo excepcional de 67 millones de euros en los ingresos totales en el cuarto trimestre de 2013.

Gastos antes de partidas excepcionales

Gastos de personal

Los gastos de personal aumentaron un 4,9%. A tipos de cambio constantes, los gastos de personal crecieron un 2,2%, mientras que en base unitaria, disminuyeron un 6,7%. El número medio de empleados del Grupo se situó en 59.484 personas (medido como plantilla media equivalente PME) un descenso del 1,0% frente al año anterior, debido a las reducciones de plantilla derivadas del Acuerdo de Mediación alcanzado por Iberia el año pasado.

En 2014, Iberia alcanzó nuevos acuerdos laborales a largo plazo con todos los colectivos de trabajadores, lo que se tradujo en unos gastos de reestructuración de plantilla adicionales de 260 millones de euros, registrados como partida excepcional. El nuevo acuerdo posibilitaría 1.427 bajas además de las 3.141 contempladas originalmente en el Acuerdo de Mediación. En British Airways se pusieron en marcha varias iniciativas de eficiencia, como el de flota mixta y otras mejoras de productividad. Vueling incrementó su productividad en paralelo a su crecimiento, si bien se registraron ciertos incrementos de los costes unitarios, como los gastos de pernoctación en rutas internacionales y la inflación salarial en el marco de su nuevo convenio colectivo para la tripulación. La productividad del Grupo aumentó un 10,4%, con mejoras en todas las aerolíneas.

Gastos de combustible y derechos de emisión

Los costes totales de combustible crecieron un 0,6% (0,9% a tipos de cambio constantes), sobre un incremento de la capacidad del 9,3%. Los costes unitarios de combustible descendieron un 7,8% a tipos de cambio constantes, beneficiándose de la incorporación de aviones más eficientes, la mejora de los procedimientos operativos y la caída de los precios de los combustibles netos de coberturas.

La reducción del consumo de combustible por AKO aportó la mitad de la mejora de los costes unitarios durante el año. Esto se debió al programa de renovación de la flota, por el que se incorporaron modelos de aviones más eficientes, como el Airbus A380 y la familia de Airbus A320 y el Boeing 787. Además, British Airways e Iberia implantaron procedimientos durante el despegue y aterrizaje que redujeron el consumo de combustible.

Durante los nueve primeros meses del año, el impacto del tipo de cambio del dólar estadounidense sobre los costes de combustible después de coberturas fue positivo para el Grupo frente a la libra esterlina y el euro. Sin embargo, la revalorización del dólar estadounidense a finales de año provocó un impacto cambiario neto adverso en el combustible durante el cuarto trimestre.

Gastos asociados a proveedores

Los gastos totales del ejercicio asociados a proveedores aumentaron un 6,0%. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos asociados a proveedores se redujeron un 4,4%. Esto se debió a dos factores principales: la mejora de la productividad y la eficiencia en todo el Grupo, y el efecto de la consolidación de Vueling dentro del Grupo (aprox. 2 puntos).

La evolución de los gastos unitarios asociados a proveedores fue positiva, con mejoras en British Airways e Iberia y sin variaciones en Vueling. A través de las iniciativas de reducción de costes, las compras conjuntas y las ventajas continuadas del programa de sinergias, se consiguieron ahorros en gastos de catering, salas VIP y mantenimiento.

Por categoría de gasto:

Los Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación aumentaron un 6,8%, con un efecto cambiario negativo de 1,5 puntos. La retirada de los aviones de carga redujo los costes del ejercicio en 1,5 puntos. El negocio BA Holidays incrementó los costes aprox. 3 puntos, con mejoras en el apartado de Otros ingresos. El incremento subyacente está vinculado al aumento de la capacidad.

Las Tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 9,4%, con un efecto cambiario adverso de 1 punto. El incremento ligado a la inflación se situó en un promedio del 2,5% en todo el Grupo, mientras que la retirada de los aviones de carga mejoró los costes alrededor de 1 punto. El resto del incremento corresponde al aumento de la capacidad.

Los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota aumentaron un 3,2%, con un efecto cambiario negativo de 1 punto. La retirada de los aviones de carga y el efecto de la consolidación de Vueling mejoraron los costes en aprox. 8 puntos. En el cuarto trimestre, se registró una provisión de 28 millones de euros (aprox. 2 puntos) por obsolescencia de repuestos. El resto del incremento subyacente se debe al mayor número de aviones y horas de vuelo, al crecimiento del mantenimiento para terceros y a la inflación.

Los gastos de Propiedad, TI y otros gastos crecieron un 0,5%, pero descendieron excluyendo el efecto de los tipos de cambios, lo que refleja el compromiso del Grupo con el control de costes. Los costes de venta aumentaron un 9,4%, con 1 punto de efecto cambiario adverso, debido principalmente al mayor número de reservas de pasajeros.

Costes de propiedad

Los costes de propiedad del Grupo aumentaron un 17,4%, con 3 puntos de efecto cambiario adverso. Este aumento se debió a un mayor cargo por depreciación en relación con los Boeing 747 como consecuencia de la reducción de su vida útil estimada, con un impacto interanual de 81 millones de euros (aprox. 6 puntos). El incremento subyacente de los costes de propiedad del 6,5% refleja la inflación y un aumento de los aviones en propiedad y alquilados.

Resultado de las operaciones

El beneficio de las operaciones del Grupo, antes de partidas excepcionales, fue de 1.390 millones de euros en el ejercicio, lo que supone una mejora de 620 millones de euros frente al ejercicio anterior. Esta mejora es consecuencia del enfoque del Grupo a la hora de abordar los incrementos significativos de capacidad derivados de la entrega de nuevos aviones y de las oportunidades de mercado, con un impacto negativo mínimo sobre los ingresos unitarios (a tipos de cambio constantes), beneficiándose al mismo tiempo de mejoras en la productividad, ahorros en costes excluido el combustible y menores costes de combustible netos de coberturas.

Gastos no operativos

Los gastos no operativos netos después de partidas excepcionales se situaron en 201 millones de euros, esto representó un descenso frente a los 300 millones de euros registrados el año pasado. Este descenso se debe a:

- Los menores costes netos de financiación desde la conversión de la emisión de bonos por importe de 350 millones de libras, que redujo los costes en 60 millones de euros;
- La reducción de 49 millones de euros de los gastos financieros netos de pensiones, debido a la disminución del déficit;
- El aumento de 91 millones de euros en las ganancias por enajenaciones de activos financieros disponibles para la venta, fundamentalmente Amadeus;

Compensado por:

- Pérdidas no clasificadas como coberturas y gastos de conversiones de préstamos que suponen una variación de 131 millones de euros frente a la situación crediticia del año anterior.

Impuestos

La mayor parte de las operaciones del Grupo están sujetas a impuestos en el Reino Unido o en España. En 2014, el tipo impositivo registrado en el Reino Unido se redujo al 21% (2013: se redujo del 24% al 23%), mientras que el tipo impositivo en España fue del 30% (2013: 30%).

Excluyendo el impacto de la variación del tipo impositivo en España y el reconocimiento de un activo por impuesto diferido en relación con pérdidas de periodos anteriores, el tipo impositivo efectivo del Grupo durante el año fue de 22% (2013: 8%). El crédito fiscal fue de 175 millones de euros (2013: cargo de 76 millones de euros).

Beneficio después de impuestos y ganancias por acción

El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales del Grupo se situó en 1.003 millones de euros (2013: 147 millones de euros), con un beneficio de 48,2 céntimos de euro por acción (2013: 6,4) y un beneficio diluido de 46,4 céntimos de euro por acción (2013: 6,3).

Partidas excepcionales

Para ver una lista completa de las partidas excepcionales, consulte la nota 3 de los estados financieros. A continuación figura un resumen de las partidas excepcionales relevantes registradas.

En 2014, el cargo excepcional neto en el beneficio de las operaciones fue de 361 millones de euros (2013: 243 millones de euros). El cargo excepcional del ejercicio incluye 260 millones de euros de gastos de reestructuración de plantilla relacionados con el acuerdo laboral de Iberia y un cargo por diferencias de cambio de 180 millones de euros relacionado con los fondos mantenidos en Venezuela, compensado parcialmente por la reversión del deterioro de la Marca Iberia por importe de 79 millones de euros.

Se reconoció una partida excepcional no operativa por las ganancias de 83 millones de euros con la venta de Amadeus y por el reconocimiento de activos por impuesto diferido, una vez descontados los demás efectos fiscales sobre las partidas excepcionales, por un total de 413 millones de euros.

En 2013, el cargo excepcional incluyó unos gastos por reestructuración de plantilla en Iberia de 268 millones de euros, compensados parcialmente por la reducción de las obligaciones por prestaciones a empleados estadounidenses en British Airways, cifrada en 170 millones de euros. Iberia también contabilizó costes de reestructuración de flota de 44 millones de euros. El Grupo reconoció un crédito neto por combinaciones de negocios de 5 millones de euros relacionado con Iberia y Vueling. Además, se registró un cargo en los ingresos de 106 millones de euros relacionado con el momento de reconocimiento de ingresos diferidos. Se reconoció una pérdida no operativa por adquisiciones de 17 millones de euros.

Tipos de cambio

Los movimientos de los tipos de cambio se calculan convirtiendo los resultados del ejercicio actual usando los tipos de cambio del año anterior. La conversión de los resultados de British Airways de la libra esterlina, a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro, afectó a los resultados presentados. British Airways representa aproximadamente el 70% de los ingresos y gastos de explotación del Grupo, lo que provoca importantes variaciones interanuales. Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente de la libra esterlina, el euro y el dólar estadounidense. Los tipos de cambio usados por el Grupo y el efecto estimado de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones sobre el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales se muestran a continuación. A tipos de cambio constantes, el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales habría sido de 1.459 millones de euros, 69 millones de euros más que el beneficio de las operaciones presentado por el Grupo.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

Millones de euros	Incr./ (dism.)
Ingresos declarados	
Efecto de las conversiones	688
Efecto de las transacciones	(523)
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	165
Gastos operativos declarados	
Efecto de las conversiones	(612)
Efecto de las transacciones	378
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos operativos	(234)
Beneficio de las operaciones declarado	
Efecto de las conversiones	76
Efecto de las transacciones	(145)
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones	(69)

	2014	Incr./ (dism.)
Conversión		
GBP a EUR	1,27	6,7%
Transacción		
GBP a EUR	1,24	5,1%
EUR a USD	1,34	0,8%
GBP a USD	1,65	5,8%

El beneficio de las operaciones de British Airways fue de 975 millones de libras, 324 millones de libras más que en el ejercicio anterior. British Airways continuó con su programa de renovación de flota, por el que se recibieron otros cinco Airbus A380 y cuatro Boeing 787. El incremento en el número de asientos de estos aviones contribuyó en parte al incremento del 5,9% de la capacidad durante el año. Los sólidos resultados de British Airways se deben al aumento de los ingresos y la buena evolución de los costes.

El beneficio de las operaciones de Iberia fue de 50 millones de euros, una mejora de 216 millones de euros sobre el ejercicio anterior. Iberia realizó notables progresos durante el año, reanudando servicios y lanzando nuevas rutas. La capacidad aumentó un 3,6% durante el año y los ingresos no experimentaron variaciones, lo que refleja la fuerte competencia del mercado. En el plano de los costes, Iberia redujo los costes de personal, combustible y proveedores, lo que ilustra el progreso de su Plan de Futuro y sus 30 iniciativas en las principales áreas.

El beneficio de las operaciones de Vueling fue de 141 millones de euros, 2 millones de euros más que en el ejercicio anterior. En 2014, Vueling se centró en crecer de forma flexible; así, incrementó la capacidad un 24%, abrió nuevas bases en Bruselas y Roma y firmó un nuevo convenio colectivo con los tripulantes. Vueling incorporó 20 nuevos aviones a finales de año, lo que situó su flota total en 88 aeronaves. Los ingresos crecieron un 22,0% y el margen operativo fue del 8,2%.

	British Airways millones de libras		Iberia millones de euros		Vueling millones de euros	
	2014	Incr./ (dism.)	2014	Incr./ (dism.)	2014	Incr./ (dism.)
AKO	170.917	5,9%	54.328	3,6%	26.686	24,2%
Coeficiente de ocupación (%)	81,0	(0,3) pts	78,6	(0,5) pts	80,4	0,8 pts
Ingresos de pasaje	10.452	3,2%	3.178	(0,7)%	1.725	22,0%
Ingresos de carga	598	(13,2)%	253	(3,1)%	-	-
Otros ingresos	669	10,9%	837	8,3 %	-	-
Ingresos totales	11.719	2,6%	4.268	0,8 %	1.725	22,0%
Gastos de combustible y cargos sobre emisiones	3.515	(6,4)%	1.156	(4,8)%	488	20,5%
Gastos de personal	2.461	2,9%	1.035	(9,9)%	156	31,1%
Gastos asociados a proveedores	3.857	1,1%	1.575	(1,1)%	755	23,8%
EBITDAR	1.886	29,4%	502	80,6 %	326	16,4%
Costes de propiedad	911	12,9%	452	1,8 %	185	31,2%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	975	49,8%	50	130,1%	141	1,4 %
Yield de pasaje (peniques o céntimos/AKO)	7,55	(2,1)%	7,45	(3,4)%	8,04	(2,8)%
Ingresos unitarios de pasaje (peniques o céntimos/AKO)	6,12	(2,4)%	5,85	(4,1)%	6,46	(1,8)%
Total ingresos unitarios (peniques o céntimos/AKO)	6,86	(3,0)%	7,86	(2,7)%	6,46	(1,8)%
Costes unitarios de combustible (peniques o céntimos/AKO)	2,06	(11,6)%	2,13	(8,2)%	1,83	(2,9)%
Costes unitarios excluido el combustible (peniques o céntimos/AKO)	4,23	(2,7)%	5,64	(7,2)%	4,11	1,3 %
Total costes unitarios (peniques o céntimos/AKO)	6,29	(5,7)%	7,76	(7,5)%	5,94	-

Balance

Inmovilizado material e inmovilizado inmaterial

El incremento del inmovilizado material en 2014 responde fundamentalmente a la inversión del Grupo en aviones. En el balance, la flota incluye:

- La entrega de 15 nuevos aviones, entre ellos cinco Airbus A380, cuatro Boeing B787, dos Boeing B777-300, tres Airbus A320 y un Embraer E190;
- Anticipos pagados relacionados con entregas futuras;
- Efecto positivo de conversión de moneda, compensado por
- Sale and lease back de tres aviones; y
- Depreciación.

El incremento del inmovilizado inmaterial está relacionado fundamentalmente con nuevos programas informáticos y la reversión del deterioro de la Marca.

Otros activos no corrientes

Los activos del plan de pensiones de prestación definida de British Airways aumentaron en 400 millones de euros por la subida de los tipos de interés, compensada por la venta de la inversión de Iberia en Amadeus.

Patrimonio neto

En 2014, el patrimonio neto disminuyó 424 millones de euros debido a movimientos en otras reservas. El beneficio después de impuestos del Grupo fue de 1.003 millones de euros, compensado por movimientos adversos en el valor razonable de coberturas de flujos de caja por importe de aproximadamente 1.235 millones de euros relacionados principalmente con el descenso de los precios del combustible, un descenso neto debido principalmente a la venta de Amadeus trasladado a la Cuenta de resultados, un aumento de las obligaciones por prestaciones post-empleo de 400 millones de euros por la disminución de las tasas de los bonos corporativos y un efecto favorable por conversión de moneda de 168 millones de euros por la debilidad del euro.

Otros pasivos no corrientes

Los pasivos no corrientes crecieron debido al aumento de las obligaciones de prestación definida de British Airways, al aumento de los pasivos netos por derivados por el descenso de los precios del combustible y al aumento de las provisiones para los cargos de reestructuración de Iberia del ejercicio corriente. Estos impactos se compensaron parcialmente con una reducción del saldo de pasivos fiscales diferidos por el reconocimiento de los activos por impuestos diferidos de Iberia.

Para información sobre efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados, y deudas financieras con intereses a largo plazo, consulte la sección Liquidez y recursos de capital.

Liquidez y recursos de capital

La fuente principal de liquidez para el Grupo durante los dos últimos ejercicios ha sido el efectivo generado por las operaciones.

En 2014, el flujo de efectivo de las operaciones aumentó hasta 1.862 millones de euros, frente a 1.218 millones de euros en el ejercicio anterior. La mejora durante el año es proporcional al incremento de los resultados de las operaciones conseguido por el Grupo. Los flujos de efectivo procedentes de las actividades de explotación son después de los pagos realizados a planes de pensiones por valor de 409 millones de euros y después de pagos de intereses e impuestos por valor de 277 millones de euros.

Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión

El Grupo invirtió 2.600 millones de euros en activos fijos durante el año, representados fundamentalmente por operaciones de flota, y aumentó sus depósitos remunerados a corto plazo en 1.400 millones de euros. La venta de la inversión de Iberia en Amadeus generó unos fondos netos de 572 millones de euros.

Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación

Los fondos del Grupo procedentes de préstamos a largo plazo están relacionados con la entrega de aviones durante el año e incluyen una disposición de 431 millones de dólares de los *Enhanced Equipment Trust Certificates* (EETC) emitidos en 2013. Además, se realizaron reembolsos de deuda por importe de 1.000 millones de euros durante el año.

Efectivo, otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados

A 31 de diciembre, la posición de tesorería del Grupo había aumentado 1.311 millones de euros, procedentes de las actividades de explotación del Grupo y la venta de Amadeus. Los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación cubrieron la amortización de préstamos, incluyendo arrendamientos financieros, financiaron la adquisición de activos de flota y distintos de flota y contribuyeron al aumento del efectivo durante el ejercicio corriente.

Gestión del riesgo de liquidez

En cada sociedad operativa se mantienen unos niveles de efectivo adecuados. La posición de tesorería al 31 de diciembre de 2014 comprendía 3.206 millones de euros de British Airways, 870 millones de euros de Iberia, 651 millones de euros de Vueling y 217 millones de euros de la matriz y otras sociedades del Grupo.

Además, el Grupo disponía de líneas de financiación generales y líneas de financiación de aviones garantizadas (fundamentalmente en dólares) sin utilizar por valor equivalente de 2.975 millones de euros (2013: 3.686 millones de euros). El Grupo también contaba con líneas de descubierto no utilizadas por un total de 13 millones de euros (2013: 12 millones de euros) y líneas de financiación en los mercados monetarios no utilizadas por un total de 32 millones de euros (2013: 30 millones de euros).

Gestión del riesgo de capital

Los objetivos de IAG en materia de gestión de capital son proteger la capacidad del Grupo para mantenerse como empresa en funcionamiento, mantener una estructura de capital óptima para reducir el coste del capital y preparar al Grupo para ofrecer rentabilidades futuras a los accionistas. El Grupo hace el seguimiento de su capital usando el apalancamiento ajustado y el ratio deuda neta ajustada/EBITDAR.

El efectivo del Grupo aumentó 1.311 millones de euros durante el año, gracias a la mejora del flujo de efectivo de las operaciones. La financiación neta aumentó 1.000 millones de euros y refleja la disposición de los EETC restantes y la refinanciación del Iberbond. Incluyendo los movimientos cambiarios adversos y otros movimientos no monetarios por valor de 495 millones de euros, la deuda neta del Grupo aumentó 184 millones de euros. La deuda neta ajustada creció 380 millones de euros, en respuesta al incremento de la deuda neta y los arrendamientos operativos adicionales fuera de balance.

Excluyendo la reevaluación de las obligaciones de prestaciones a empleados, el patrimonio neto total ajustado de IAG durante el año apenas experimentó variaciones, y el beneficio después de impuestos se compensó con los movimientos en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja. Combinado con el aumento de la deuda neta ajustada, el apalancamiento ajustado se incrementa 1 punto hasta el 51%. El ratio deuda neta ajustada/EBITDAR mejora 0,6 hasta 1,9 veces.

Deuda neta

Millones de euros	2014	2013	Incr./ (dism.)
Disminución en efectivo y activos líquidos equivalentes durante el ejercicio (excluyendo Combinaciones de negocios)	(13)	(114)	101
Aumento de otros depósitos remunerados a corto plazo	1.324	532	792
Fondos netos adquiridos mediante Combinaciones de negocios	-	306	(306)
Aumento de efectivo después de diferencias de cambio	1.311	724	587
Salida de flujos de efectivo netos por pago de deuda y arrendamientos financieros	1.009	677	332
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros	(2.009)	(1.529)	(480)
Aumento de la deuda neta como consecuencia de los flujos de caja de financiación	(1.000)	(852)	(148)
Diferencias de cambio y otros movimientos distintos de efectivo	(495)	528	(1.023)
(Aumento)/disminución de la deuda neta durante el ejercicio	(184)	400	(584)
Deuda neta a 1 de enero	(1.489)	(1.889)	400
Deuda neta a 31 de diciembre	(1.673)	(1.489)	(184)

Compromisos de inversión y acuerdos fuera de balance

El gasto en inmovilizado autorizado y contratado ascendió a 9.027 millones de euros (2013: 8.745 millones de euros) en el conjunto del Grupo. La mayor parte de esta inversión es en dólares estadounidenses e incluye compromisos de inversión hasta 2021 en relación con 88 aviones de la familia Airbus A320, 34 Boeing 787, 26 Airbus A350, ocho Airbus A330 y cuatro Airbus A380.

IAG no posee otros acuerdos de financiación fuera de balance que actualmente tengan o que sea razonablemente probable que tengan un efecto sustancial futuro en la situación financiera, en los cambios de la situación financiera, en los resultados de las operaciones, en la liquidez, en las inversiones o en los recursos de capital del Grupo.

Marco estratégico

Nuestra misión es ser el grupo de líneas aéreas líder internacional. 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.

Los seis objetivos estratégicos clave de IAG son:

- Liderazgo en las principales ciudades de IAG;
- Liderazgo en el Atlántico;
- Posición más reforzada en los principales mercados de Europa-Asia;
- Aumento de cuota en las rutas Europa-África
- Mayor rentabilidad intraeuropea; y
- Posiciones competitivas en costes en todos nuestros negocios.

Principales riesgos e incertidumbres

El Informe y Cuentas Anuales de 2013 mencionan un riesgo de represalias por parte de los gobiernos de fuera de la UE en el caso de que la UE amplíe su Sistema de Comercio de Emisiones (EU ETS) desde únicamente los vuelos dentro de la UE a todos los vuelos que entren en el espacio aéreo de la UE. Este riesgo quedó mitigado en 2014 después de que la UE restringiera el EU ETS a los vuelos intraeuropeos hasta finales de 2016. La decisión de la UE fue en respuesta a los avances realizados por la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO) en la confección de una hoja de ruta para un mecanismo de mercado internacional que aborde las emisiones de la aviación.

El Informe y Cuentas Anuales de 2013 mencionan riesgos residuales vinculados al Plan de Transformación de Iberia, en relación con la aprobación de los acuerdos negociados por parte de la asamblea general sindical, y la refinanciación de 16 aviones Airbus A320. Durante 2014, se obtuvo la preceptiva aprobación de los sindicatos y se llevó a cabo con éxito la refinanciación de los aviones.

Iberia sigue teniendo problemas para repatriar los saldos de tesorería mantenidos en Venezuela; así, todos los saldos relativos a los cobros de 2013 y siete meses de 2014 están retenidos en Venezuela. Se ha reconocido un cargo excepcional en el año, por el que se reevalúa este saldo de tesorería para reflejar mejor la realidad económica, que se explica en la nota 3.