

## ANUNCIO DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL PERIODO DE NUEVE MESES

International Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 4 de noviembre, los resultados del Grupo correspondientes al periodo de tres y nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2011, así como los resultados combinados correspondientes al periodo de nueve meses finalizado en dicha fecha, incluidos los primeros 21 días de enero de Iberia.

### Hechos significativos del periodo de los resultados combinados de IAG:

- Beneficio de las operaciones en el tercer trimestre de 363 millones de euros antes de partidas extraordinarias (2010: 528 millones de euros).
- Beneficio de las operaciones en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2011 de 451 millones de euros antes de partidas extraordinarias (2010: 219 millones de euros).
- Beneficios antes de impuestos en los nueve meses de 355 millones de euros, después de partidas extraordinarias (2010: 63 millones de euros).
- Los ingresos registrados en los nueve meses aumentaron un 11,6% alcanzando los 12.263 millones de euros (2010: 10.986 millones de euros), incluyendo 146 millones de euros o 1,3% derivado del efecto desfavorable del tipo de cambio.
- Los ingresos unitarios de pasaje registrados en los nueve meses aumentaron un 4,1% (6,7% a tipos de cambio constantes), adicionalmente al incremento de la capacidad del 7,7%.
- El coste del combustible durante el periodo de nueve meses aumentó un 28,5% alcanzando los 3.751 millones de euros, antes de partidas extraordinarias (2010: 2.919 millones de euros).
- Otros gastos de las operaciones aumentaron un 2,7%, hasta los 8.061 millones de euros, antes de partidas extraordinarias, incluyendo 122 millones de euros, o un 1,0%, derivados del efecto positivo de tipos de cambio. Los costes unitarios excluido el combustible descendieron un 4,7%, o un 3,4% a tipos de cambio constantes.
- El efectivo registró un descenso de 200 millones de euros hasta situarse en 4.152 millones de euros (diciembre de 2010: 4.352 millones de euros).
- La deuda neta del Grupo se redujo en 293 millones de euros, hasta situarse en 602 millones de euros (diciembre de 2010: 895 millones de euros).

### Resumen de resultados:

Información financiera (millones de EUR) no auditada	Nueve meses combinados hasta el 30 de septiembre			Excluye 21 días de Iberia previos a la fusión	
	2011 <sup>(1)</sup>	2010 <sup>(1)</sup>	Incremento / (dism.)	Nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2011 <sup>(2)</sup>	Nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2010 <sup>(2)</sup>
Ingresos de pasaje	10.261	9.139	12,3%	10.082	6.439
Total ingresos	12.263	10.986	11,6%	12.027	7.374
Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas extraordinarias	451	219	232	488	203
Partidas extraordinarias	(68)	-	(68)	(68)	-
Beneficio/(pérdida) de las operaciones después de partidas extraordinarias	383	219	164	420	203
Resultados después de partidas extraordinarias antes de impuestos	355	63	292	394	(9)
Resultados después de partidas extraordinarias e impuestos	338	10	328	365	(52)
Beneficio básico por acción				18.9	(5.9)
<b>Indicadores operativos</b>	<b>2011 <sup>(1)</sup></b>	<b>2010 <sup>(1)</sup></b>	<b>Incremento / (dism.)</b>		
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	160.204	148.700	7,7%		
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	127.425	118.118	7,9%		
Coefficiente de ocupación (%)	79,5%	79,4%	0,1pt		
Ingreso pasaje/ PKT (céntimos de euro)	8,05	7,74	4,0%		
Ingreso pasaje/ AKO (céntimos de euro)	6,40	6,15	4,1%		
Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de euro)	5,03	5,28	(4,7)%		
<b>(Millones de euros) no auditado</b>	<b>A 30 de septiembre 2011 <sup>(2)</sup></b>	<b>A 31 de diciembre de 2010 <sup>(1)</sup></b>	<b>Incremento / (dism.)</b>		
Efectivo, otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	4.152	4.352	(4,6)%		
Deuda neta	602	895	(32,7)%		
Patrimonio neto	5.218	4.670	11,7 %		
Apalancamiento financiero ajustado <sup>(3)</sup>	42%	47%	(5pts)		

**Willie Walsh, Consejero Delegado de IAG**, declaró: “Nuestros ingresos aumentaron un 2,2% en el trimestre gracias principalmente al incremento de la demanda (PTK). Sin embargo, el elevado coste del combustible continúa afectando considerablemente a nuestro negocio. En este trimestre los costes del combustible aumentaron un 23,7% con respecto al mismo periodo del pasado ejercicio, mientras que el resto de los costes (excluido el combustible) permanecieron estables.”

“La competitividad de la economía del Reino Unido y del sector de la aviación se ha visto dañada por la Tasa sobre los pasajeros denominada “Passenger Duty”, que hace que las aerolíneas británicas se enfrenten a los niveles impositivos más altos del mundo. A menos que el Ministro de Hacienda corrija esta situación, más y más pasajeros y negocios evitarán volar al Reino Unido, lo que minaría aún más nuestra economía.

“El principal reto para el 2012 será compensar el incremento de los costes del combustible, a medida que nuestras coberturas se vayan ejecutando, en un contexto de demanda potencialmente débil”.

(1) La presente información se ha elaborado basándose en la combinación de los resultados de las operaciones registrados por British Airways, Iberia e IAG (la Compañía) durante los periodos de nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2011 y de 2010, así como en el balance de situación a 31 de diciembre de 2010. Estos estados financieros combinados eliminan las participaciones cruzadas y transacciones entre partes vinculadas; sin embargo, las comparativas no reflejan ningún ajuste contable requerido por la operación de fusión. Los ratios financieros se expresan antes de partidas extraordinarias.

(2) La cuenta de resultados de IAG a 30 de septiembre de 2011 refleja los resultados consolidados de BA y de IAG (la Compañía) correspondientes al periodo de nueve meses finalizado en dicha fecha y de Iberia referentes al periodo comprendido entre el 22 de enero y 30 de septiembre de 2011; la comparativa de IAG a 30 de septiembre de 2010 sólo se refiere a los resultados de BA.

(3) El apalancamiento financiero ajustado viene definido por la deuda neta más los leasings de la flota capitalizados, dividido entre la deuda neta más los leasings de la flota capitalizados más el patrimonio neto.

## **Análisis financiero:**

Los ingresos correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2011 aumentaron un 11,6% hasta alcanzar los 12.263 millones de euros (2010:10.986 millones de euros). Los ingresos de pasaje aumentaron un 12,3% impulsados por el crecimiento de la capacidad (AKO) en un 7,7% y la mejora del ingreso unitario de pasaje (céntimos de euro por AKO) en un 4,1%. A tipos de cambio constantes los ingresos de pasaje habrían aumentado un 14,1% o 1,552 millones de euros con un ingreso por pasaje del 14,9% y un ingreso unitario de pasaje del 6,7%.

Los ingresos de carga aumentaron un 10,6% en el periodo de nueve meses, impulsados por el crecimiento del *yield*, "ingreso de carga/TKT", del 4,9% y por el volumen en un 5,3%.

Los costes de explotación en el periodo de nueve meses aumentaron un 9,7% hasta los 11.812 millones de euros, antes de partidas extraordinarias; siendo 13,0% a tipos de cambio constante, reflejando un incremento en capacidad de un 7,7% e incrementos significativos en el precio de combustible, neto de coberturas.

El coste del combustible en los nueve meses aumentó un 28,5% alcanzando los 3.751 millones de euros, antes de partidas extraordinarias, debido principalmente a las subidas de precio y el volumen adicional. Esto ha quedado contrarrestado parcialmente por el resultado positivo de las coberturas.

Los costes excluido el combustible en los nueve meses se elevaron un 2,7%, antes de partidas extraordinarias; los costes unitarios excluido el combustible (céntimos de euro por AKO) experimentaron un descenso del 4,7%. La capacidad, que el año pasado se vio negativamente afectada por interrupciones en la operación, se ha incrementado sin la incorporación de nuevos aviones en la flota; las reducciones de los costes unitarios reflejan los beneficios derivados de la gestión de recursos que viene realizándose desde el ejercicio anterior.

El beneficio de las operaciones de IAG en los nueve meses ascendió a 451 millones de euros excluyendo las partidas extraordinarias, (383 millones de euros después de partidas extraordinarias), frente a un beneficio de 219 millones de euros registrado en el mismo periodo de 2010. Los resultados consolidados, que incluyen Iberia desde la fecha de adquisición (21 de enero de 2011), reflejan un beneficio de las operaciones de 420 millones de euros, después de partidas extraordinarias.

Los resultados no operativos en los nueve meses mejoraron en 128 millones de euros, después de partidas extraordinarias, gracias a la plusvalía derivada del proceso de la adquisición por etapas, en el marco de la operación de fusión de Iberia en IAG, de 83 millones de euros. El importe de esta partida no variará durante el resto del año.

El beneficio antes de impuestos registrados durante los nueve meses ascendió a 355 millones de euros, después de partidas extraordinarias, lo que supone una mejora de 292 millones de euros con respecto al año anterior (2010: 63 millones).

El gasto fiscal de los nueve meses refleja, la ausencia de gravamen sobre la plusvalía derivada del proceso de la adquisición por etapas de Iberia en virtud de la operación de fusión, tipos impositivos generales aplicados al resultado del grupo y el crédito fiscal diferido derivado de la reducción de los tipos del impuesto de sociedades del Reino Unido anunciada en el presupuesto del Reino Unido de marzo.

La posición de tesorería del Grupo sigue siendo sólida al situarse el efectivo y otros activos líquidos equivalentes en 4.152 millones de euros. La deuda neta del Grupo se ha reducido en 293 millones de euros hasta situarse en 602 millones de euros frente a la registrada a 31 de diciembre de 2010. El apalancamiento financiero ajustado a 30 de septiembre de 2011 mejoró en 5 puntos respecto a diciembre 2010, situándose en el 42%.

### *Operación de fusión*

La asignación definitiva del precio de compra se completará en los 12 meses siguientes a la fusión, dentro del periodo permitido por la NIIF 3 revisada. Los valores razonables de los activos, pasivos y fondo de comercio adquiridos se han determinado con carácter provisional, tal y como se desglosó a 30 de junio de 2011, a la espera de que concluyan las valoraciones de los activos tangibles e intangibles y de los impuestos diferidos asociados a ellos. Cualquier variación del valor razonable provisional de los activos sujetos a depreciación daría lugar a un ajuste en el gasto por depreciación que se reflejaría en la cuenta de resultados a partir de la fecha de adquisición.

## **Perspectivas de negocio:**

Dado que en el cuarto trimestre del ejercicio 2010 se produjeron interrupciones en el curso normal del negocio, y se registraron pérdidas contables no recurrentes, la rentabilidad del negocio, en el cuarto trimestre de este ejercicio, será superior al año anterior incluso considerando el impacto negativo del incremento del precio de combustible. Esperamos que el resultado operativo del ejercicio 2011 se sitúe en torno al doble del registrado en el ejercicio 2010.

Aunque hemos detectado cierta debilidad de la demanda en el mes de octubre, las reservas en las clases Premium están en niveles similares a los registrados el año pasado. La demanda de las clases no Premium es más débil que la del año anterior, sobre todo en el mercado español. En todo caso, seguimos preparados para ajustar nuestra capacidad rápidamente en el caso de que se produzca una caída imprevista de la demanda.

### *Declaraciones de carácter prospectivo:*

Determinada información incluida en este documento tiene carácter prospectivo y entraña riesgos e incertidumbres, por lo que los resultados reales podrían diferir significativamente de los resultados expresados o implícitos 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 Consolidated International Airlines Group S.A. (el "Grupo") sobre las operaciones futuras, incluidos, entre otros aspectos, los comentarios del Plan de negocio de la Sociedad, 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 obra en poder de la sociedad en la fecha del mismo. La sociedad no asume obligación alguna ni 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 relacionar pormenorizadamente todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones prospectivas de la Sociedad o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros de una aerolínea que opera a escala mundial. En la documentación para accionistas que se publicó con ocasión de la fusión el 26 de octubre de 2010 y en la Nota sobre las Acciones y Resumen (Security Note and Summary) publicados el 10 de enero de 2011 se incluye más información sobre algunos de los factores de riesgo más importantes a este respecto; 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  
Tel: +44 (0)208 564 2900  
[investor.relations@iairgroup.com](mailto:investor.relations@iairgroup.com)

**CUENTA DE RESULTADOS DE IAG:**
**Nueve meses combinados hasta el 30 de septiembre**
*Excluye 21 días de Iberia previos a la fusión*

(Millones de euros) no auditado	Antes de partidas extraordinarias 2011					Excluye 21 días de Iberia previos a la fusión	
	Partidas Extraordinarias <sup>(3)</sup>	Total 2011 <sup>(1)</sup>	2010 <sup>(1)</sup>	Incr./.(dism.)	Nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2011 <sup>(2)</sup>	Nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2010 <sup>(2)</sup>	
Ingresos de pasaje		10.261	9.139	12,3%	10.082	6.439	
Ingresos de carga		880	796	10,6%	866	582	
Otros ingresos		1.122	1.051	6,8%	1.079	353	
<b>Total ingresos</b>		<b>12.263</b>	<b>10.986</b>	<b>11,6%</b>	<b>12.027</b>	<b>7.374</b>	
Gastos de personal		2.856	2.767	3,2%	2.785	1.739	
Gastos de combustible	76	3.827	2.919	31,1%	3.758	2.121	
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación		1.159	1.125	3,0%	1.136	853	
Tasas de aterrizaje y de navegación		899	868	3,6%	874	530	
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota		840	804	4,5%	815	479	
Gastos de alquileres, informática y otros gastos		677	716	(5,4)%	662	501	
Gastos comerciales		567	503	12,7%	551	263	
Depreciación, amortización y deterioro		735	761	(3,4)%	725	627	
Gastos de arrendamiento operativo de flota	(8)	290	300	(3,3)%	273	60	
Diferencias de tipo de cambio		30	4	nm	28	(2)	
<b>Total gastos de las operaciones</b>	<b>68</b>	<b>11.880</b>	<b>10.767</b>	<b>10,3%</b>	<b>11.607</b>	<b>7.171</b>	
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	(68)	383	219	74,9%	420	203	
Ingresos/(gastos) no operativos netos	79	(28)	(156)	(82,1)%	(26)	(212)	
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos	11	355	63	463,5%	394	(9)	
Impuestos		(17)	(53)	(67,9)%	(29)	(43)	
Beneficio/(pérdida) después de impuestos	11	338	10	nm	365	(52)	

nm = irrelevante

Beneficio básico por acción	18.9	(5.9)
Beneficio diluido por acción	17.0	(5.9)

Indicadores operativos	A 30 de septiembre 2011 <sup>(1)</sup>	A 30 de septiembre 2010 <sup>(1)</sup>	Incr./.(dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	160.204	148.700	7,7%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	127.425	118.118	7,9%
Coefficiente de ocupación (%)	79,5%	79,4%	0,1pt
Cifras de pasajeros (miles)	39.362	38.325	2,7%
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	4.560	4.329	5,3%
Ingreso pasaje/PKT (céntimos de euro)	8,05	7,74	4,0%
Ingreso unitario de pasaje/AKO (céntimos de euro)	6,40	6,15	4,1%
Ingreso por carga/TKT (céntimos de euro)	19,30	18,39	4,9%
Coste total/AKO (céntimos de euro)	7,37	7,24	1,8%
Coste de combustible/AKO (céntimos de euro)	2,34	1,96	19,4%
Coste total excluyendo combustible/AKO (céntimos de euro)	5,03	5,28	(4,7)%
Aviones en servicio	347	352	(1,4)%
Plantilla media	56.798	56.670	0,2%

(1) Véase la página 1 para obtener una referencia completa de la nota.

(2) Véase la página 1 para obtener una referencia completa de la nota. Se ha de tener en cuenta que los resultados consolidados del Grupo correspondientes a 2011 indicados arriba incluyen el impacto de las partidas extraordinarias.

(3) De acuerdo con los principios contables aplicables a las combinaciones de negocios, IAG no puede reflejar en sus libros el beneficio que Iberia registró en los primeros nueve meses desde el vencimiento de las coberturas existentes a 21 de enero de 2011 (fecha de la fusión). La norma NIIF 3 revisada establece que IAG únicamente puede reflejar los beneficios o pérdidas posteriores a la adquisición una vez redesignadas las coberturas existentes en la fecha de la adquisición o de las nuevas coberturas. El valor ajustado a valor de mercado de dichas coberturas a 21 de enero de 2011 ascendía a 78 millones de euros en reservas. El beneficio con efecto monetario resultante de estas coberturas, se ha incluido en la cuenta de resultados de Iberia, y se ha eliminado en la consolidación a nivel del Grupo IAG. Los gastos e ingresos operativos netos incluyen una ganancia no monetaria de 83 millones de euros, resultante de la adquisición por etapas de Iberia.

nm = irrelevante

**CUENTA DE RESULTADOS DE IAG**
**Tres meses combinados hasta el 30 de septiembre**
*Excluye 21 días de Iberia previos a la fusión*

Millones de euros (no auditado)	Antes de partidas extraordinarias				Incr./ (dism.)	Trimestre finalizado el 30 de septiembre de 2011 <sup>(2)</sup>	Trimestre finalizado el 30 de septiembre de 2010 <sup>(2)</sup>
	2011	Partidas Extraordinarias <sup>(3)</sup>	Total 2011	2010 <sup>(1)</sup>			
Ingresos de pasaje	3.813		3.813	3.704	2,9%	3.813	2.686
Ingresos de carga	288		288	287	0,3%	288	213
Otros ingresos	389		389	401	(3,0)%	389	149
<b>Total ingresos</b>	<b>4.490</b>		<b>4.490</b>	<b>4.392</b>	<b>2,2%</b>	<b>4.490</b>	<b>3.048</b>
Gastos de personal	947		947	968	(2,2)%	947	606
Gastos de combustible	1.373	15	1.388	1.110	25,0%	1.388	808
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	400		400	410	(2,4)%	400	319
Tasas de aterrizaje y de navegación	310		310	314	(1,3)%	310	198
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	287		287	299	(4,0)%	287	172
Gastos de alquileres, informática y otros gastos	232		232	226	2,7%	232	165
Gastos comerciales	208		208	168	23,8%	208	91
Depreciación, amortización y deterioro	244		244	262	(6,9)%	244	214
Gastos de arrendamiento operativo de flota	98	(3)	95	107	(11,2)%	95	21
Diferencias de tipo de cambio	28		28	-	nm	28	5
<b>Total gastos de las operaciones</b>	<b>4.127</b>	<b>12</b>	<b>4.139</b>	<b>3.864</b>	<b>7,1%</b>	<b>4.139</b>	<b>2.599</b>
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	363	(12)	351	528	(33,5)%	351	449
Gastos no operativos netos	(31)	(4)	(35)	(46)	(23,9)%	(35)	(57)
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos	332	(16)	316	482	(34,4)%	316	392
Impuestos	(49)		(49)	(120)	(59,2)%	(49)	(102)
Beneficio/(pérdida) después de impuestos	283	(16)	267	362	(26,2)%	267	290

Indicadores operativos	A 30 de septiembre 2011 <sup>(1)</sup>	A 30 de septiembre 2010 <sup>(1)</sup>	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	55.661	54.001	3,1%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	47.022	45.478	3,4%
Coefficiente de ocupación (%)	84,5%	84,2%	0,3pts
Cifras de pasajeros (miles)	14.553	14.957	(2,7)%
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.494	1.476	1,2%
Ingreso pasaje/PKT (céntimos de euro)	8,11	8,14	(0,4)%
Ingreso unitario de pasaje/AKO (céntimos de euro)	6,85	6,86	(0,1)%
Ingreso por carga/TKT (céntimos de euro)	19,28	19,44	(0,8)%
Coste total/AKO (céntimos de euro)	7,41	7,16	3,5%
Coste de combustible/AKO (céntimos de euro)	2,47	2,06	19,9%
Coste total excluyendo combustible/AKO (céntimos de euro)	4,95	5,10	(2,9)%
Plantilla media	57.575	57.040	0,9%

(1) Véase la página 1 para obtener una referencia completa de la nota.

(2) Véase la página 1 para obtener una referencia completa de la nota. Se ha de tener en cuenta que los resultados consolidados del Grupo correspondientes a 2011 indicados arriba incluyen el impacto de las partidas extraordinarias.

(3) De acuerdo con los principios contables aplicables a las combinaciones de negocios, IAG no puede reflejar en sus libros el beneficio que Iberia registró en los primeros nueve meses desde el vencimiento de las coberturas existentes a 21 de enero de 2011 (fecha de la fusión). La norma NIIF 3 revisada establece que IAG únicamente puede reflejar los beneficios o pérdidas posteriores a la adquisición una vez redesignadas las coberturas existentes en la fecha de la adquisición o de las nuevas coberturas. El valor ajustado a valor de mercado de dichas coberturas a 21 de enero de 2011 ascendía a 78 millones de euros en reservas. El beneficio con efecto monetario resultante de estas coberturas, se ha incluido en la cuenta de resultados de Iberia, y se ha eliminado en la consolidación a nivel del Grupo IAG. Los gastos e ingresos no operativos netos incluyen una ganancia no monetaria de €83 millones de euros, resultante de la adquisición por etapas de Iberia.