

ANUNCIO DE RESULTADOS TRIMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 30 de abril de 2015, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al trimestre finalizado el 31 de marzo de 2015.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del primer trimestre fue de 25 millones de euros (2014: pérdida de las operaciones de 150 millones de euros).
- Los ingresos del trimestre aumentaron un 12,0% hasta 4.707 millones de euros, incrementándose un 3,7% a tipos de cambio constantes.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre aumentaron un 6,9%, disminuyendo un 0,8% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios de combustible del trimestre disminuyeron un 4,5%, mientras que a tipos de cambio constantes se redujeron un 11,0%.
- Los costes unitarios, excluyendo el combustible, aumentaron un 5,9% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 2,7%.
- El efectivo se situó en 6.003 millones de euros a 31 de marzo de 2015, lo que supone un aumento de 1.059 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2014.
- El apalancamiento financiero ajustado disminuyó 3 puntos porcentuales hasta el 48% y la deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,2 hasta 1,7 veces.

Resumen de resultados:

| | Trimestre finalizado el 31 de marzo | | |
|---|-------------------------------------|---------------------------|-----------------|
| Información financiera en millones de euros | 2015 | 2014 | Incr. / (dism.) |
| Ingresos de pasaje | 4.116 | 3.664 | 12,3 % |
| Total ingresos | 4.707 | 4.203 | 12,0 % |
| Beneficio/(pérdida) de las operaciones | 25 | (150) | 116,7 % |
| Pérdida después de impuestos | (26) | (184) | 85,9 % |
| Pérdida básica por acción (céntimos de euro) | (1,5) | (9,3) | 83,9pts |
| Indicadores operativos | 2015 | 2014 | Incr. / (dism.) |
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones) | 59.105 | 56.316 | 5,0 % |
| Coefficiente de ocupación (%) | 77,7 | 76,7 | 1pt |
| Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €) | 6,96 | 6,51 | 6,9 % |
| Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €) | 5,57 | 5,26 | 5,9 % |
| Millones de euros | A 31 de marzo de 2015 | A 31 de diciembre de 2014 | Incr. / (dism.) |
| Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo | 6.003 | 4.944 | 21,4 % |
| Deuda neta ajustada ⁽¹⁾ | 5.777 | 6.081 | (5,0)% |
| Deuda neta ajustada/EBITDAR | 1,7 | 1,9 | (0,2) |
| Apalancamiento financiero ajustado ⁽²⁾ | 48% | 51% | (3pts) |

⁽¹⁾La deuda neta ajustada es definida como deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados de los cuatro trimestres anteriores.

⁽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:

“IAG alcanzó un beneficio de las operaciones de 25 millones de euros, frente a unas pérdidas de las operaciones de 150 millones de euros el año pasado. Este es el primer beneficio de las operaciones que consigue IAG en el primer trimestre de un ejercicio, que es tradicionalmente el más débil del año. Se alcanzó una fuerte mejora, tanto a nivel de Grupo como en las tres aerolíneas.

“A tipos de cambio constantes los ingresos crecieron un 3,7% y los ingresos unitarios de pasaje disminuyeron un 0,8%. En particular, nuestro mercado estratégico norteamericano continuó mostrando una evolución positiva.

“Conseguimos un sólido desempeño en los costes unitarios, con un descenso de los costes unitarios excluido el combustible del 2,7% y una disminución de los costes unitarios de combustible del 11,0%, a tipos de cambio constantes. Como anteriormente, los costes de combustible se beneficiaron del uso de aviones más eficientes y de la disminución en el precio del combustible, aunque las coberturas y la evolución desfavorable del tipo de cambio redujeron el efecto positivo derivado de los menores precios del petróleo.

“Nuestras aerolíneas continuaron manteniendo un control riguroso de los costes mediante un incremento de la productividad y ahorros en los costes asociados a proveedores, lo que nos permitió mejorar nuestro margen operativo, al tiempo que la capacidad se incrementó en un 5,0%.”

Perspectivas de negocio:

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio, IAG espera obtener en 2015 un beneficio de las operaciones superior a 2.200 millones de euros. El ritmo de mejora del beneficio en el segundo trimestre se desacelerará respecto al primer trimestre, debido al calendario de Semana Santa y al impacto negativo, en este trimestre, del precio del combustible frente al año anterior (neto de coberturas de combustible y tipos de cambio).

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 2014; 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
Trimestre finalizado el 31 de marzo

| Millones de euros | 2015 | 2014 | Incr./ (dism.) |
|--|--------------|-------------|---------------------------|
| Ingresos de pasaje | 4.116 | 3.664 | 12,3 % |
| Ingresos de carga | 246 | 250 | (1,6)% |
| Otros ingresos | 345 | 289 | 19,4 % |
| Total ingresos | 4.707 | 4.203 | 12,0 % |
| Gastos de personal | 1.124 | 1.018 | 10,4 % |
| Gastos de combustible y derechos de emisión | 1.389 | 1.388 | 0,1 % |
| Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación | 511 | 452 | 13,1 % |
| Tasas de aterrizaje y de navegación | 362 | 335 | 8,1 % |
| Gastos de mantenimiento y otros costes de flota | 334 | 307 | 8,8 % |
| Propiedad, TI y otros gastos | 239 | 231 | 3,5 % |
| Gastos comerciales | 227 | 213 | 6,6 % |
| Depreciación, amortización y deterioro | 306 | 278 | 10,1 % |
| Gastos de arrendamiento operativo de flota | 144 | 126 | 14,3 % |
| Diferencias de tipo de cambio | 46 | 5 | 820,0 % |
| Gastos totales de las operaciones | 4.682 | 4.353 | 7,6 % |
| Beneficio/(pérdida) de las operaciones | 25 | (150) | 116,7 % |
| Gastos no operativos netos | (62) | (53) | (17,0)% |
| Pérdida antes de impuestos | (37) | (203) | 81,8 % |
| Impuestos | 11 | 19 | (42,1)% |
| Pérdida después de impuestos del periodo | (26) | (184) | 85,9 % |

| Indicadores operativos | 2015 | 2014 | Incr./ (dism.) |
|---|----------------|-------------|---------------------------|
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones) | 59.105 | 56.316 | 5,0 % |
| Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones) | 45.898 | 43.220 | 6,2 % |
| Coefficiente de ocupación (%) | 77,7 | 76,7 | 1pt |
| Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones) | 1.314 | 1.371 | (4,2)% |
| Cifras de pasajeros (miles) | 16.678 | 15.284 | 9,1 % |
| Toneladas de carga transportadas (miles) | 218 | 225 | (3,1)% |
| Despegues | 135.168 | 127.472 | 6,0 % |
| Horas bloque (horas) | 391.504 | 376.096 | 4,1 % |
| Plantilla media equivalente | 58.057 | 58.389 | (0,6)% |
| Aviones en servicio | 466 | 441 | 5,7 % |
| Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €) | 8,97 | 8,48 | 5,8 % |
| Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €) | 6,96 | 6,51 | 6,9 % |
| Ingreso de carga / TKT (céntimos de €) | 18,72 | 18,23 | 2,7 % |
| Coste de combustible / AKO (céntimos de €) | 2,35 | 2,46 | (4,5)% |
| Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €) | 5,57 | 5,26 | 5,9 % |
| Coste total / AKO (céntimos de €) | 7,92 | 7,73 | 2,5 % |

No hubo partidas excepcionales en los periodos de tres meses finalizados el 31 de marzo de 2015 y 2014.

Análisis financiero:

Comentario general sobre el beneficio de las operaciones

El beneficio de las operaciones de IAG durante el periodo fue de 25 millones de euros, lo que supone una mejora de 175 millones de euros con respecto a las pérdidas del ejercicio anterior. British Airways consiguió un beneficio de 117 millones de euros (2014: pérdidas de 5 millones de euros); Iberia registró unas pérdidas de 55 millones de euros (2014: pérdidas de 111 millones de euros) y Vueling registró unas pérdidas de 29 millones de euros (2014: pérdidas de 30 millones de euros).

Capacidad

La capacidad total (AKO) de IAG se incrementó un 5,0% en los tres primeros meses del año, los volúmenes de tráfico aumentaron y el coeficiente de ocupación mejoró 1 punto hasta el 77,7%. El tráfico del Grupo se benefició del efecto en el cambio parcial de las fechas de Semana Santa, que se celebró en el mes de abril el año pasado. Este aumento responde principalmente al crecimiento de Vueling, a la reapertura de rutas en Iberia y a la densificación de asientos en el corto radio de British Airways.

Ingresos

Los ingresos de pasaje aumentaron un 12,3% comparado con el mismo periodo del año anterior, con un efecto cambiario favorable de 8,1 puntos. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) descendieron un 0,8% a tipos de cambio constantes debido al descenso del yield, aunque con mayores volúmenes. Los pasajeros transportados aumentaron un 9,1% en el periodo. Los ingresos de pasaje evolucionaron de forma estable en nuestros mercados clave y las fechas de la Semana Santa tuvieron un impacto positivo para el Grupo.

Los ingresos de carga del periodo descendieron un 10,8% a tipos de cambio constantes, reflejando la reducción del programa de aviones cargueros. La evolución subyacente del negocio de transporte de carga siguió mejorando, con un incremento del coeficiente de ocupación de 4 puntos y con un impacto positivo del mix.

La partida de Otros ingresos aumentó un 9,7% a tipos de cambio constantes, debido en parte a BA Holidays. Los ingresos de Avios crecieron gracias a una mayor actividad por parte de los clientes y a un efecto temporal positivo de 30 millones de euros. Los ingresos de mantenimiento descendieron debido a una menor actividad en el periodo con respecto al año anterior.

Gastos

Los gastos unitarios de personal mejoraron un 1,7% a tipos de cambio constantes, reflejando un crecimiento eficiente. El número medio de empleados descendió un 0,6%, con respecto al mismo periodo del año anterior, derivado de Iberia y British Airways. La productividad creció un 5,5% gracias al Plan de Futuro de Iberia y a las mejoras de la eficiencia en British Airways.

Los costes unitarios de combustible disminuyeron un 11,0% a tipos de cambio constantes por el descenso de los precios medios del combustible, neto de coberturas. La introducción de nuevos aviones y la mejora de los procedimientos operativos siguieron generando mejoras de eficiencia.

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios, excluyendo el combustible, disminuyeron un 2,7% beneficiados por la retirada del programa de aviones cargueros. El tipo de cambio tuvo un impacto adverso significativo durante el periodo, incrementando en 9,0 puntos los costes, excluyendo el combustible. El efecto de la conversión de monedas fue de 6,5 puntos y el efecto de las transacciones de 2,5 puntos, concentrándose fundamentalmente en British Airways. El Grupo registró mejoras en todas las líneas de gastos unitarios asociados a proveedores a tipos de cambio constantes y mantuvo planos sus costes unitarios de propiedad a tipos de cambio constantes.

Gastos no operativos, impuestos y pérdidas después de impuestos

Los gastos no operativos netos se situaron en 62 millones de euros durante el trimestre, frente a los 53 millones de euros de 2014.

Las pérdidas antes de impuestos del trimestre ascendieron a 37 millones de euros (2014: 203 millones de euros), lo que supone una mejoría del 81,8% durante el periodo.

El crédito fiscal del trimestre se situó en 11 millones de euros y refleja un tipo impositivo efectivo aplicado al Grupo del 30% (2014: 28%, excluyendo el efecto de los activos por impuestos diferidos no reconocidos).

Efectivo y apalancamiento

La posición de efectivo del Grupo era de 6.003 millones de euros, lo que supone un aumento de 1.059 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2014. La posición de efectivo de British Airways era de 4.015 millones de euros, la de Iberia de 931 millones de euros, la de Vueling de 794 millones de euros y la de la sociedad matriz y el resto de las sociedades del Grupo de 263 millones de euros. Comparado con el 31 de diciembre de 2014 la deuda neta ajustada del Grupo disminuyó 304 millones de euros hasta 5.777 millones de euros, deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,2 hasta 1,7 veces y el apalancamiento financiero ajustado se redujo 3 puntos hasta el 48%.