

ANUNCIO DE RESULTADOS

RESULTADOS DE IAG PRO-FORMA

International AirlinesGroup ha presentado hoy, 25 de febrero, los resultados correspondientes al periodo enero- diciembre de 2010, que comprenden los resultados combinados trimestrales y anuales de IAG, los resultados anuales de Iberia, y los resultados de los últimos nueve meses del año de British Airways. Los datos se refieren al periodo previo a la fusión de ambas compañías, en enero de 2011.

Hechos significativos del periodo - IAG

- Beneficio operativo del trimestre finalizado el 31 de diciembre de 2010 de 6 millones de EUR (2009: pérdidas de explotación de 114 millones de EUR)
- Excluyendo alteraciones y una serie de partidas no recurrentes, el beneficio trimestral habría sido de 196 millones de EUR
- Beneficio antes de impuestos del trimestre de 21 millones de EUR (2009: pérdidas antes de impuestos de 208 millones de EUR)
- Los ingresos durante el trimestre aumentaron un 13,4%, hasta los 3.812 millones de EUR (2009: 3.362 millones de EUR).
- El coste del combustible subió un 5,2%, hasta los 989 millones de EUR
- Otros gastos de explotación aumentaron un 11,1% (281 millones de EUR), hasta los 2.817 millones de EUR, entre otros, por el efecto desfavorable de la conversión de divisas de 103 millones de EUR. Otros costes incluyeron partidas no recurrentes de 119 millones de EUR y la dotación de una provisión para la retribución variable por objetivos de cierre del ejercicio y pagos únicos a la plantilla de 43 millones de EUR.
- El efectivo y los equivalentes de efectivo registraron una subida interanual de 811 millones de EUR, hasta los 4.352 millones de EUR.
- La deuda neta del grupo a 31 de diciembre de 2010 se había reducido en 430 millones de EUR, hasta situarse en 895 millones de EUR (2009: 1.325 millones de EUR)

Willie Walsh, consejero delegado de International AirlinesGroup, declaró: "Las cifras del grupo integrado correspondientes al último trimestre de 2010 muestran un regreso a la rentabilidad, comparado con el año anterior, con una buena evolución de los ingresos basada en un sólido *yield* y un ligero crecimiento de la capacidad.

"El resultado trimestral se vio afectado por las duras condiciones meteorológicas en el Reino Unido y por la huelga de los controladores aéreos españoles que causaron alteraciones operativas en las aerolíneas y redujeron los ingresos en 71 millones de EUR. Se registraron, asimismo, una serie de gastos no recurrentes, que ascendieron en total a 119 millones de EUR, y que incluyen la dotación de una provisión para los gastos de reestructuración de Iberia, los costes por deterioro asociados a la decisión de retirar dos Boeing 747 de British Airways y los costes de ejecución de la fusión. Además, se dotó una provisión de 43 millones de EUR para retribución variable, toda vez que los criterios de rendimiento fueron alcanzados, y/o para pagos únicos a la plantilla acordados en las negociaciones de los convenios.

"Los negocios de carga de ambas aerolíneas siguieron registrando un buen comportamiento, con un incremento de los ingresos del 28,2%, gracias a un sólido *yield* y a aumentos de los volúmenes transportados.

"Estamos siguiendo muy de cerca la actual inestabilidad política de Oriente Próximo y su impacto en los precios del combustible".

Antonio Vázquez, presidente de International AirlinesGroup, declaró: "Tras la puesta en marcha de la fusión el pasado mes, IAG presenta hoy los resultados de sus aerolíneas correspondientes a 2010, con datos individuales y proforma.

"El pasado año las aerolíneas de IAG se recuperaron y volvieron a la senda de la rentabilidad a pesar de una serie de acontecimientos externos que influyeron significativamente en los resultados." El beneficio operativo del grupo integrado fue de 225 millones de EUR; los ingresos aumentaron un 10% mientras que la capacidad descendió. La posición de caja de IAG sigue siendo sólida, con 4.352 millones de EUR, en tanto que la deuda neta se redujo en 430 millones de EUR, hasta situarse en 895 millones de EUR.

"Confiamos en estar bien encaminados para alcanzar nuestros objetivos de sinergias".

Análisis financiero:

Los ingresos durante el periodo de 3 meses finalizado el 31 de diciembre de 2010 aumentaron un 13,4% hasta 3.812 millones de EUR (2009: 3.362 millones de EUR). Los ingresos de pasaje aumentaron un 15,6% impulsados por el crecimiento de la capacidad (AKO) en un 2,7% y la mejora del ingreso unitario (céntimos de EUR por AKO) del 12,7%. A tipos de cambio constantes, los ingresos totales aumentaron un 7,5%, o 253 millones de EUR, con un incremento de los ingresos de pasaje del 9,6% y una progresión del ingreso unitario del 6,8%. Los ingresos de carga en el trimestre aumentaron un 28,2% gracias a la continua fortaleza del *yield* y a los aumentos de los volúmenes.

Los costes de explotación del trimestre se elevaron un 9,5% hasta los 3.806 millones de EUR, influidos por varias partidas no recurrentes, la dotación de una provisión para la retribución variable por objetivos y/o pagos únicos a la plantilla, así como incrementos derivados de la fluctuación de las divisas de un 6,3%. Excluyendo estas partidas extraordinarias, la rúbrica de otros costes de explotación registró un incremento de un 2,3% respecto al mismo periodo del año anterior debido al crecimiento de la capacidad en un 2,7%. Los costes de combustible aumentaron un 5,2% o 49 millones de EUR durante el trimestre.

Los costes no recurrentes incluyen costes por deterioro relativos a la amortización de dos aeronaves Boeing 747, con un coste de 19 millones de EUR, y costes de ejecución de la fusión, por importe de 26 millones de EUR. Se dotó una provisión de 43 millones de EUR en concepto de bonus pagaderos por las aerolíneas.

Los resultados no operativos del trimestre mejoraron en 109 millones de EUR, básicamente debido a la disminución en 47 millones de EUR de los gastos relativos a pensiones y a las plusvalías obtenidas por Iberia con la enajenación del 1,5% de Amadeus, con un beneficio de 90 millones de EUR.

El Gobierno británico ha decidido utilizar el Índice de Precios al Consumo (IPC) como base para actualizar las pensiones con arreglo a las Annual Review Orders (AROs). Como consecuencia de este cambio, British Airways ha visto reducido en 770 millones de GBP (915 millones de EUR) el valor actual de sus compromisos por pensiones en virtud de sus dos principales planes de pensiones de prestación definida. La disminución total en el déficit neto por pensiones es de unos 1.300 millones de GBP (1.500 millones de EUR).

El beneficio antes de impuestos del trimestre ascendió a 21 millones de EUR, 229 millones de EUR más que el año pasado.

El impuesto a pagar del trimestre refleja los ajustes en los impuestos diferidos debido a la aplicación de los ajustes previstos por la IFRIC 14 sobre el incremento del superávit del APS a 31 de diciembre de 2010.

La posición de caja del Grupo sigue siendo muy sólida, tras registrar un aumento de los saldos de efectivo y equivalentes de efectivo de 811 millones de EUR, hasta los 4.352 millones de EUR. La deuda neta del Grupo se redujo en 430 millones de EUR, hasta 895 millones de EUR, respecto al 31 de diciembre de 2009. El apalancamiento ajustado (incluidos los arrendamientos fuera de balance) a 31 de diciembre de 2010 había mejorado en 8 puntos hasta el 47 %.

Los Consejeros de British Airways y de Iberia han acordado abonar en su totalidad a reservas el beneficio distribuable después de impuestos correspondiente al periodo cerrado el 31 de diciembre de 2010.

Principales riesgos e incertidumbres

Tanto British Airways como Iberia tienen en marcha una serie de procesos que les permitan identificar, evaluar y gestionar los posibles riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo se detallan en los informes anuales tanto de British Airways como de Iberia.

Dichos riesgos comprenden, entre otros, los relacionados con los siguientes aspectos: reputación, entorno competitivo, consolidación/liberalización del sector, financiación de la deuda, condiciones económicas, relaciones con los empleados, situaciones que provoquen alteraciones continuadas en la red, fallo de un sistema informático crítico de Comunicaciones, fluctuaciones del precio del combustible y de las divisas, suministro de combustible, intervención gubernamental, limitaciones operativas en Heathrow, riesgo de suministrador clave, incidentes debidos a pandemias, pensiones y seguridad, etc.

Partes vinculadas

En la nota 18 de la información financiera condensada consolidada de British Airways se incluye información sobre partes vinculadas.

Perspectiva de negocio

Nuestro negocio de largo radio mantiene su dinamismo, especialmente en el sector premium, aunque el mercado europeo de corto radio sigue siendo extremadamente competitivo. Seguimos con atención el impacto de la inestabilidad de Oriente Próximo en los precios del combustible y tenemos flexibilidad para cambiar nuestros planes de capacidad si fuera necesario.

fin

25 de febrero de 2011

IAG O4

Nota a los Editores:

Se celebrará una webcast de la presentación para analistas a las 09:00 h. (hora de Reino Unido)/10:00 h. (hora de España) que podrá seguirse a través de nuestra web www.iagshares.com.

Determinada información incluida en esta comunicación tiene carácter prospectivo y entraña riesgos e incertidumbres, por lo que los resultados reales podrían diferir significativamente de los resultados expresos o implícitos en dichas declaraciones de carácter prospectivo.

Las declaraciones prospectivas comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones sobre los resultados de las operaciones y las condiciones financieras, y los planes y objetivos de la Compañía sobre las operaciones futuras, e incluyen, entre otros aspectos, las discusiones del Plan de Negocio de la Compañía, los ingresos futuros previstos, los planes de financiación y las inversiones y desinversiones previstas. Todas las declaraciones con carácter prospectivo incluidas en este informe se basan en la información que obra en poder de la Compañía a 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 o de otro modo.

No es razonablemente posible relacionar todos los factores y eventos 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 con operaciones 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 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.

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

International Consolidated Airlines Group, S.A.

Cuenta de resultados combinada* para los 3 meses terminados el 31 de diciembre de 2010 (no auditado)

	2010	2009	Incr.	/(Dism.)
Millones de €				
Ingresos de tráfico				
Pasaje	3,179	2,751	428	15.6%
Carga	300	234	66	28.2%
	3,479	2,985	494	16.5%
Otros ingresos	330	332	(2)	0.1%
Ingresos no recurrentes	3	45	(42)	(93.3)%
Ingresos	3,812	3,362	450	13.4%
Gastos de personal	979	882	97	11.0%
Gastos de combustible	989	940	49	5.2%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	408	372	36	9.6%
Tasas de aterrizaje y de navegación	289	271	18	6.5%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	268	234	34	14.5%
Gastos de alojamiento, equipos de tierra e informática	165	163	2	1.2%
Gastos comerciales	178	152	26	17.1%
Depreciación, amortización y deterioro	268	246	22	8.9%
Gastos de arrendamiento operativo de aeronaves	101	102	(1)	(0.8)%
Alquileres	47	48	(1)	(2.1)%
Diferencias de cambio	(5)	(4)	(1)	(25.0)%
No recurrentes	119	70	49	nm
Gastos totales de explotación	3,806	3,476	330	9.5%
Beneficios/(pérdidas) de explotación	6	(114)	120	nm
Costes financieros, incluidas las pérdidas de derivados de combustible	(44)	(39)	(5)	12.8%
Ingresos financieros	21	13	8	61.5%
Gastos financieros netos correspondientes a pensiones	(15)	(62)	47	(76.0)%
(Gasto) / Ingresos por reconversión de deuda en moneda extranjera	(20)	5	(25)	nm
Pérdidas en la venta de inmovilizado material e inversiones	-	(11)	11	nm
Participación en los beneficios / (pérdidas) de empresas asociadas puestas en equivalencia	(1)	-	(1)	nm
Resultado neto por venta de activos financieros	74	-	74	nm
Beneficios / (pérdidas) antes de impuestos	21	(208)	229	110.0%
Impuestos	69	78	(9)	(11.5)%
Beneficios / (pérdidas) después de impuestos	90	(130)	220	nm
millones				
	2010	2009	Incr.	/(Dism.)
AKOs	50,417	49,111	1,306	2.7%
PKTs	39,305	38,445	860	2.2%
Coefficiente de ocupación (%)	78.0%	78.3%	(0.3)pts	nm
TKTs	1,578	1,529	49	3.2%
Ingresos unitarios de pasaje por AKOs	6.31	5.60	0.71	12.6%
Ingreso unitario de pasaje	8.09	7.15	0.94	13.1%
Ingreso unitario de carga	19.0	15.3	3.7	24.2%
Coste total por AKO	7.55	7.08	0.47	6.6%
Coste de combustible por AKO	1.96	1.92	0.04	2.1%
Coste total excluyendo combustible por AKO	5.59	5.16	0.43	8.3%
Aeronaves en servicio	352	348	4	1.1%
Plantilla media	56,243	57,563	(1,320)	(2.3)%

***IAG Nota 1:** Los estados financieros combinados han sido preparados unicamente a título informático. Estos estados financieros combinados se basan en las cuentas de resultados de British Airways e Iberia para los periodos de tres y doce meses terminados en 31 de diciembre de 2010 y 2009, en los balances de situación de 31 de diciembre de 2010 y 2009 y en los estados de origen y aplicación de fondos para los periodos de 12 meses terminados en dichas fechas. Estos estados financieros combinados eliminan transacciones entre compañías del grupo, sin embargo no reflejan ningún ajuste contable requerido por la operación de fusión.

[página dejada en blanco intencionadamente]

Contenido	Página
• British Airways – Cuenta de Resultados para el periodo de nueve meses terminado el 31 de diciembre de 2010	9-31
• Iberia - Informe de Gestión para el periodo de 12 meses terminado el 31 de diciembre de 2010	34-51
• IAG – Cuenta de Resultados Combinada para el periodo de doce meses terminado el 31 de diciembre de 2010	55-57

Los informes oficiales publicados por IAG se realizan en idioma inglés. Estos resultados financieros han sido traducidos al castellano a modo de ayuda para las partes interesadas. La versión en castellano puede no ser una traducción exacta por lo que a todos los efectos, la versión en inglés se considerará como prioritaria.

[página dejada en blanco intencionadamente]

British Airways
La información se muestra en las páginas 9 -31

[página dejada en blanco intencionadamente]

ANUNCIO DE RESULTADOS DE BRITISH AIRWAYS RETORNO A LA RENTABILIDAD

Periodo de nueve meses desde el 1 de abril de 2010 hasta el 31 de diciembre 2010

British Airways presenta hoy día 25 de febrero sus resultados preliminares para los nueve meses hasta el 31 de diciembre de 2010.

Toda esta información está incluida en el "Informe de Gestión Intermedio" emitido esta mañana por International Consolidated Airlines Group SA (IAG).

Como consecuencia de la fusión, hemos cambiado nuestro calendario fiscal para adaptarlo al calendario anual y por tanto hoy anunciamos los resultados correspondientes a los últimos nueve meses hasta el 31 de Diciembre de 2010.

Hechos significativos del periodo:

- Beneficio operativo de 342 millones de libras para el periodo de nueve meses hasta el 31 de diciembre de 2010 (231 millones de libras de pérdidas de explotación en los 12 meses hasta el 31 de marzo de 2010)
- Beneficio antes de impuestos para los nueve meses de 157 millones de libras (pérdidas antes de impuestos de 531 millones de libras en los 12 meses hasta el 31 de marzo de 2010).
- Los ingresos durante los nueve meses fueron de 6.683 millones de libras (7.994 millones de libras durante los 12 meses hasta el 31 de marzo de 2010)
- El coste de combustible fue de 1860 millones de libras (2.372 millones de libras durante los 12 meses hasta el 31 de Marzo de 2010).
- Otros gastos operativos ascendieron a 4.472 millones de libras, (5.853 millones de libras durante los 12 meses hasta el 31 de marzo de 2010).
- El efectivo y otros activos líquidos equivalentes registraron una subida de 238 millones de libras hasta los 1.952 millones desde el 31 de marzo de 2010.
- La deuda neta a 31 de diciembre de 2010 se redujo en 287 millones de libras hasta situarse en los 2.001 millones de libras a 31 de marzo de 2010.

Keith Williams, consejero delegado de British Airways declaró:

"Estamos satisfechos de anunciar un progreso significativo durante los últimos nueve meses hasta el 31 de diciembre de 2010, a pesar de haber vivido un periodo de considerables alteraciones operativas"

"Durante los nueve meses, nuestro negocio se ha visto negativamente afectado por tres tipos de alteraciones operativas: el cierre del espacio aéreo británico tras la erupción del volcán en Islandia en abril; las adversas condiciones meteorológicas en Reino Unido, Europa y Norte América el pasado mes de diciembre; y por la huelga llevada a cabo por los tripulantes de cabina de pasajeros miembros de Unite durante los meses de mayo y principios de junio. El coste estimado de estas tres alteraciones operativas se estima en 300 millones de libras, aproximadamente".

"El 21 de enero de 2011, completamos nuestro proceso de fusión con Iberia para crear un nuevo grupo líder del sector aéreo Europeo, IAG"

"Nuestro acuerdo de negocio conjunto con American Airlines e Iberia para la explotación conjunta de las rutas del Atlántico Norte, que comenzó en octubre, permitirá a nuestros clientes disponer de más de 400 destinos y opciones de vuelos así como de conexiones más sencillas y mejores beneficios para nuestros clientes frecuentes.

"Hemos emergido desde la recesión más profunda desde los años 30 de manera sólida. Las acciones llevadas a cabo para adaptar nuestro negocio y posicionarnos para la futura consolidación en nuestra industria están dando el resultado esperado. Seguimos invirtiendo en nuevos productos y servicios para nuestros clientes y confiamos en que British Airways tendrá un gran futuro como parte de IAG".

Análisis financiero:

A raíz del cambio en nuestro año fiscal para adaptarlo al año natural, nuestro análisis se focaliza en los nueve meses hasta diciembre tanto para 2010 como para 2009. Para nuestro Balance de Situación, compararemos nuestra posición a 31 de diciembre de 2010 con la de 31 de marzo de 2010.

Nuestro Informe Anual y las Cuentas Anuales incluirán los 12 meses hasta el 31 de Marzo de 2010 como periodo comparativo.

Los ingresos operativos para los nueve meses hasta el 31 de diciembre de 2010 crecieron un 8,8% hasta 6.683 millones de euros (diciembre 2009. 6.140 millones de euros). Los ingresos de pasaje se incrementaron un 8,8%, con una reducción de capacidad de un 3,9% y una mejora del ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado de un 15,0%.

Los ingresos de nuestro negocio de Carga para los nueve meses aumentaron en un 32.1% continuando la mejora del yield y un incremento del volumen de carga transportado.

Los costes operativos durante los nueve meses se incrementaron en un 1.8% hasta los 6.341 millones de libras, mientras que los gastos de combustible experimentaron un incremento del 3.1% ó 56 millones de libras durante el periodo.

Los costes operativos excluyendo los gastos de combustible aumentaron un 1.3% ó 59 millones durante el periodo. Los gastos excepcionales alcanzaron los 65 millones de libras e incluyeron 16 millones de libras por la amortización de dos Boeing 747 que fueron retirados de servicio y otra partida de 31 millones de libras destinados a costes de ejecución de la fusión.

Los gastos no operativos para los nueve meses mejoraron en 71 millones de libras, debido principalmente a la reducción de gastos relativos a pensiones (101 millones de libras).

El beneficio antes de impuestos para el periodo de nueve meses ha sido de 157 millones de libras.

Los créditos fiscales para los nueve meses (13 millones de libras) consisten en 6 millones de libras procedentes de pasivos fiscales corrientes y 19 millones de libras procedentes de pasivos por impuestos diferidos.

El beneficio después de impuestos para los nueve meses fue de 170 millones de libras.

La posición de caja sigue siendo muy sólida con un saldo de efectivo y otros activos líquidos equivalentes de 238 millones de libras desde el 31 de marzo de 2010 hasta los 1.952 millones de libras. La deuda neta se redujo en 287 millones de libras hasta situarse en 2.001 millones de libras a 31 de Marzo de 2010.

Las reservas a 31 de diciembre de 2010 alcanzaron la cifra de 978 millones de libras, un incremento de 286 millones hasta marzo de 2010. Este incremento proviene principalmente del beneficio experimentado durante el periodo.

No habrá reparto de dividendos para el periodo que concluyó el 31 de diciembre de 2010.

Principales riesgos e incertidumbres:

Durante este periodo, hemos conseguido mantener y llevar a cabo procesos que nos permitieran identificar, evaluar y gestionar los posibles riesgos a los que estamos expuestos. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo se detallan en los informes anuales publicados en nuestro Informe Anual con fecha 31 de Marzo de 2010.

Dichos riesgos comprenden, entre otros, los relacionados con los siguientes aspectos: reputación, entorno competitivo, consolidación/liberalización del sector, financiación de la deuda, condiciones económicas, relaciones con los empleados, situaciones que provoquen alteraciones continuadas en la red, fallo de un sistema crítico de Comunicaciones, fluctuaciones del precio del combustible y de las divisas, suministro de combustible, intervención gubernamental, limitaciones operativas en Heathrow, riesgo de suministrador clave, incidentes debidos a pandemias, pensiones y seguridad, etc.

Nota a los Editores:

Se celebrará una webcast de la presentación para analistas a las 09:00 h. (hora de Reino Unido)/10:00 h. (hora de España) que podrá seguirse a través de nuestra web www.iagshares.com.

Determinada información incluida en esta comunicación tiene carácter prospectivo y entraña riesgos e incertidumbres, por lo que los resultados reales podrían diferir significativamente de los resultados expresos o implícitos en dichas declaraciones de carácter prospectivo.

Las declaraciones prospectivas comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones sobre los resultados de las operaciones y las condiciones financieras, y los planes y objetivos de la Compañía sobre las operaciones futuras, e incluyen, entre otros aspectos, las discusiones del Plan de Negocio de la Compañía, los ingresos futuros previstos, los planes de financiación y las inversiones y desinversiones previstas. Todas las declaraciones con carácter prospectivo incluidas en este informe se basan en la información que obraba en poder de la Compañía a 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 o de otro modo.

No es razonablemente posible relacionar todos los factores y eventos 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 con operaciones 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 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.

Relaciones con Inversores IAG - 2 World Business Centre Heathrow, Newall Road, London Heathrow Airport HOUNSLOW TW6 2SF
Tel: +44 (0)208 564 2900

RESULTADOS FINANCIEROS 2010

ESTADÍSTICAS DE EXPLOTACIÓN Y FINANCIERAS

		Nueve meses terminados el 31 de diciembre	Doce meses terminados el 31 de marzo
		2010	2010
Ingresos	millf	6.683	7.994
Beneficios/(pérdidas) de explotación antes de gastos de reestructuraciones	millf	348	(146)
Beneficios/(pérdidas) de explotación	millf	342	(231)
Beneficios /(pérdidas) antes de impuestos	millf	157	(531)
Beneficios /(pérdidas) después de impuestos	millf	170	(425)
Beneficios/(pérdidas) por acción	peniques	13,6	(38,5)

		Nueve meses terminados el 31 de diciembre	Doce meses terminados el 31 de marzo
		2010	2010

TOTAL OPERACIONES DEL GRUPO

TRÁFICO Y CAPACIDAD

Pasajeros-kilómetro transportados (PKT) (m)	81.971	110.851
Asientos-Kilómetro Ofertados (AKO) (m)	104.415	141.178
Coeficiente de ocupación pasaje(en %)	78,5	78,5
Toneladas-kilómetros de carga (TKT) (m)	3.478	4.537
Ingresos toneladas-kilómetros de carga (RTK) (m)	11.736	15.588
Toneladas-kilómetro ofertados (TKO) (m)	15.973	21.278
Coeficiente de ocupación total (en %)	73,5	73,3
Pasajeros transportados (en miles)	24.088	31.825
Toneladas de carga transportadas (en miles)	570	760

DATOS FINANCIEROS

Margen de explotación (en %)	5,1	(2,9)
Ingreso de pasaje por PKT (p)	7,11	6,30
Ingreso de pasaje por AKO (p)	5,58	4,94
Ingresos de carga por TKT (p)	15,27	12,12
Total ingresos de tráfico por RTK (p)	54,21	48,31
Total ingresos de tráfico por TKO (p)	39,83	35,39
Total gastos de explotación por TKT (p)	54,03	52,76
Total gastos de explotación por TKO (p)	39,70	38,65
Precio medio del combustible antes de coberturas(céntimos de dólar/por galón EE.UU.)	222,64	189,24

TOTAL OPERACIONES AÉREAS (Nota 1)

OPERACIONES

Plantilla equivalente media(PEM)	35.778	37.595
TKO por PEM (en miles)	446,4	566,0
Aeronaves en servicio a cierre del ejercicio	240	238

Nota 1: Excluye sociedades sin actividad aérea, principalmente The Mileage Company Limited, BA Holidays Limited y Speedbird Insurance Company Limited.

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA

Millones de libras esterlinas	Nueve meses	Doce meses
	terminados el 31 de diciembre	terminados el 31 de marzo
	2010	2010
Ingresos de tráfico		
<i>Pasaje</i>	5.831	6.980
<i>Carga</i>	531	550
	6.362	7.530
<i>Otros ingresos</i>	321	464
INGRESOS	6.683	7.994
Gastos de personal	1.547	1.998
Reestructuraciones	6	85
Depreciación, amortización y deterioro	570	732
Gastos de arrendamiento operativo de aeronaves	51	69
Gastos de combustible	1.869	2.372
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	412	505
Tasas de aterrizaje y de navegación	464	608
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	765	997
Gastos comerciales	235	290
Diferencias de cambio	(1)	(2)
Gastos de alojamiento, equipos de tierra e informática	423	571
	6.341	8.225
GASTOS TOTALES DE EXPLOTACIÓN	6.341	8.225
BENEFICIOS/(PÉRDIDAS) DE EXPLOTACIÓN	342	(231)
Beneficios/(pérdidas) derivados de combustible	(2)	15
Gastos financieros	(125)	(157)
Ingresos financieros	18	20
Gastos financieros netos correspondientes a pensiones	(49)	(116)
Gastos por conversión de deuda en moneda extranjera	(12)	(14)
Pérdidas en la venta de inmovilizado material e inversiones	(3)	(16)
Participación en los beneficios/(pérdidas) de empresas asociadas puestas en equivalencia	6	(32)
Resultado neto por venta de activos financieros	(18)	
BENEFICIOS/(PÉRDIDAS) ANTES DE IMPUESTOS	157	(531)
Impuestos	13	106
BENEFICIOS/(PÉRDIDAS) DESPUÉS DE IMPUESTOS	170	(425)
Atribuible a:		
Accionistas de la sociedad dominante	157	(443)
Intereses minoritarios	13	18
	170	(425)
GANANCIAS/(PÉRDIDAS) POR ACCIÓN		
Básicas	13,6p	(38,5)p
Diluidas	13,6p	(38,5)p

ESTADO CONSOLIDADO DE OTROS RESULTADOS GLOBALES

Millones de libras esterlinas	Nueve meses	Doce meses
	terminados el 31 de diciembre	terminados el 31 de marzo
	2010	2010
Beneficio/(Pérdida) neta del periodo	170	(425)
Otros resultados globales:		
Pérdidas por cambio de divisas	(8)	(18)
Ganancias netas en coberturas de flujos de caja	84	587
Participación en otros movimientos de reservas de empresas asociadas	48	34
Beneficio neto de activos financieros disponibles para la venta		22
	294	200
Resultado global del periodo (neto de impuestos)	294	200
Atribuible a:		
Accionistas de la sociedad dominante	281	182
Intereses minoritarios	13	18
	294	200

BALANCE CONSOLIDADO

Millones de libras esterlinas	31 de diciembre 2010	31 de marzo 2010
ACTIVO NO CORRIENTE		
Inmovilizado material		
Flota	5.758	5.739
Inmuebles	885	920
Equipo	221	245
	6.864	6.904
Intangibles		
Fondo de comercio	40	40
Derechos de aterrizaje	209	202
Aplicaciones informáticas	37	27
	286	269
Participación en entidades asociadas	244	197
Inversiones financieras disponibles para la venta	65	76
Activos afectos a retribuciones a empleados	575	483
Derivados	19	27
Otros activos ajustar por periodificación	40	17
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	8.093	7.973
ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA	33	30
ACTIVOS CORRIENTES		
Existencias	98	98
Clientes	384	499
Otros deudores	260	289
Derivados	132	74
Inversiones financieras a corto plazo	1.173	928
Tesorería y otros activos líquidos equivalentes	779	786
	1.952	1.714
TOTAL ACTIVO CORRIENTE Y CUENTAS POR COBRAR	2.826	2.674
TOTAL ACTIVO	10.952	10.677
PATRIMONIO NETO		
Capital	288	288
Prima de emisión	937	937
Acciones propias	(3)	(4)
Reservas	978	692
TOTAL PATRIMONIO ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE	2.200	1.913
INTERESES MINORITARIOS	200	200
TOTAL PATRIMONIO NETO	2.400	2.113
PASIVO NO CORRIENTE		
Deudas a largo plazo	3.496	3.446
Remuneraciones pendientes de pago	219	208
Pasivos por impuestos diferidos	788	774
Otras provisiones	164	159
Derivados	4	5
Otros pasivos a largo plazo	306	232
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	4.977	4.824
PASIVO CORRIENTE		
Deudas a corto plazo	457	556
Proveedores y Acreedores	2.815	2.910
Derivados	10	12
Deudas con Administraciones Publicas	10	2
Peridificaciones	283	260
TOTAL PASIVO CORRIENTE	3.575	3.740
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	10.952	10.677

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADOS

Millones de libras esterlinas	Nueve meses terminados el 31 de diciembre 2010	Doce meses terminados el 31 de marzo 2010
FLUJOS DE EFECTIVO DE ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN		
Beneficios/(pérdidas) de explotación	342	(231)
Depreciación, amortización y deterioro	570	732
Flujos de efectivo de explotación antes de cambios en capital circulante	912	501
Variación de existencias, deudores y otros activos corrientes	12	(181)
Variación de acreedores comerciales y otros pasivos corrientes	(28)	241
Pagos por reestructuraciones	(14)	(81)
Pagos por expedientes en materia de competencia	(3)	(19)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	879	461
Intereses pagados	(87)	(136)
Impuestos		6
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	792	331
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		
Compra de inmovilizado material	(510)	(492)
Compra de activos intangibles	(35)	(13)
Compra de activos financieros disponibles para la venta	(10)	
Compras de filiales (netas de efectivo adquirido)		(9)
Resultados procedentes de la venta de activos financieros disponibles para la venta	1	
Resultados procedentes de la venta de activos no circulantes disponibles para la venta e inmovilizado material	43	102
Ingresos por venta de efectos financieros	4	7
Intereses recibidos	17	17
(Incremento)/reducción de otros depósitos remunerados a corto plazo	(245)	51
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	(735)	(337)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN		
Emisión de deuda financiera a largo plazo	368	1.053
Resultados del componente de capital relativo a bonos convertibles		84
Amortización de deuda financiera	(100)	(160)
Pago de obligaciones por arrendamiento financiero	(349)	(609)
Amortización de deuda perpetua	(13)	(18)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	(94)	350
(Disminución)/aumento neto de efectivo o equivalentes	(37)	344
Diferencias netas por cambio de divisas	30	40
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes a 1 de abril	786	402
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO	779	786

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

Millones de libras esterlinas	Capital	Prima de emisión	Acc. propias	Otras reservas*	Total patrimonio neto atribuido a la sociedad dominante	Intereses minoritarios	Total patrimonio neto
A 1 de abril de 2010	288	937	(4)	692	1913	200	2.113
Resultado global del periodo (neto de impuestos)				281	281	13	294
Coste de los pagos en acciones				6	6		6
Ejercicio de opciones sobre acciones			1	(1)			
Amortización de deuda perpetua						(13)	(13)
A 31 de diciembre de 2010	288	937	(3)	978	2.200	200	2.400

* El saldo al cierre incluye beneficios retenidos de 891 millones de libras esterlinas.

Del ejercicio cerrado el 31 de marzo de 2010

Millones de libras esterlinas	Capital	Prima de emisión	Acc. propias	Otras * reservas	Total patrimonio neto atribuido a la sociedad dominante	Intereses minoritarios	Total patrimonio neto
A 1 de abril de 2009	288	937	(9)	430	1.646	200	1.846
Resultado global del ejercicio (neto de impuestos)				182	182	18	200
Componente de capital relativo a bonos convertibles**				84	84		84
Pagos en acciones				1	1		1
Ejercicio de opciones sobre acciones			5	(5)			
Amortización de deuda perpetua						(18)	(18)
A 31 de marzo de 2010	288	937	(4)	692	1.913	200	2.113

* El saldo al cierre incluye beneficios retenidos de 741 millones de libras esterlinas.

** Tras deducir costes de la transacción por importe de 2 millones de libras esterlinas.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

1. INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE PRESENTACIÓN

En abril de 2010, British Airways e Iberia suscribieron un acuerdo de fusión para crear un nuevo grupo líder en el transporte aéreo. La fusión se llevó a efecto el 21 de enero de 2011, dando lugar a la creación de International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG). Las acciones de IAG comenzaron a cotizar en la Bolsa de Londres, con una cotización secundaria en España, el 24 de enero de 2011. Como consecuencia de ello, el Grupo British Airways (el "Grupo") ha modificado su ejercicio contable, pasando a cerrarlo el 31 de diciembre. Estos estados financieros consolidados resumidos se han elaborado para el periodo de nueve meses terminado el 31 de diciembre de 2010 y los del ejercicio anterior corresponden a los estados financieros consolidados del Grupo publicados para el ejercicio cerrado el 31 de marzo de 2010.

El 24 de febrero de 2011 el Consejo de Administración autorizó la publicación de los estados financieros consolidados resumidos del Grupo para el periodo de nueve meses terminado el 31 de diciembre de 2010, junto con el balance de situación, todos ellos firmados en nombre del Consejo por el Consejero Keith Williams y Sir Martin Broughton. British Airways Plc (la "Sociedad") es una sociedad anónima constituida y domiciliada en Inglaterra y Gales. Los estados financieros consolidados resumidos que se adjuntan no son las cuentas anuales de la Sociedad. Los auditores del Grupo emitieron un informe de auditoría el 24 de febrero de 2011 sin salvedades que no incluía declaraciones en virtud de la Sección 498(2) de la Ley de sociedades de 2006 (Companies Act) en relación con los estados financieros anuales del Grupo. A 24 de febrero de 2011, los estados financieros del Grupo y de la Sociedad no han sido depositados en el Registro. Las acciones ordinarias de la Sociedad dejaron de cotizar en la Bolsa de Londres el 21 de enero de 2011.

Las bases de presentación y principios contables de los presentes estados financieros consolidados resumidos se recogen de los estados financieros correspondientes al periodo de nueve meses cerrado a 31 de Diciembre de 2010. Estos están de acuerdo con los criterios de contabilización y valoración de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF)* adoptadas por la Unión Europea (UE) y a las interpretaciones del Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRIC) del International Accounting Standard Board (IASB). En lo sucesivo, las referencias a "NIFF" incluidas en este documento deben entenderse como referencias a las NIIF adoptadas por la UE.

*A los efectos de los presentes estados financieros, las NIFF incluyen también las Normas Internacionales de Contabilidad (International Accounting Standards).

2. PRINCIPIOS CONTABLES

Las normas de registro y valoración utilizadas son coherentes con las empleadas en las cuentas anuales correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de marzo de 2010, tal y como se describe en dichas cuentas anuales, excepto en lo que se menciona a continuación.

NIIF 3 (revisada), "Combinaciones de negocios"; efectiva para periodos contables iniciados con posterioridad al 1 de julio de 2009. La norma revisada introduce cambios en la contabilidad de las combinaciones de negocios, incluido el registro de los gastos de adquisición en la cuenta de resultados en el momento de incurrirse en ellos, y permite elegir, para cada adquisición, entre valorar la participación minoritaria en los activos netos del adquirente a su valor razonable o en la parte proporcional de la participación minoritaria del activo neto del adquirente. Las consideraciones contingentes deben valorarse en la fecha de adquisición, registrándose todas las revalorizaciones posteriores en la cuenta de resultados.

NIIF 5 (Enmienda), "Activos no corrientes mantenidos para la venta y operaciones discontinuas"; efectiva para periodos contables iniciados con posterioridad al 1 de enero de 2010 (inclusive). Esta enmienda ofrece aclaraciones sobre los desgloses que deben realizarse con respecto a los activos no corrientes mantenidos para la venta o las operaciones discontinuadas, especialmente el hecho de que los requisitos de la NIC 1, "Presentación de estados financieros", relativos a la "presentación objetiva" y a las "fuentes de incertidumbre en las estimaciones" siguen siendo de aplicación en el caso de los activos no corrientes mantenidos para la venta.

NIC 7 (Enmienda), "Estados de flujo de efectivo"; efectiva para periodos contables iniciados con posterioridad al 1 de enero de 2010. Esta enmienda clarifica que sólo los gastos que dan lugar al reconocimiento de un activo pueden clasificarse como actividades de inversión en el estado de flujos de efectivo.

NIC 17 (Enmienda), "Arrendamientos"; efectiva para periodos contables iniciados con posterioridad al 1 de enero de 2010. Esta enmienda establece que cuando un arrendamiento incluye tanto terrenos como edificios, una entidad debe evaluar la clasificación de cada elemento por separado para determinar si debe ser considerado como arrendamiento financiero o arrendamiento operativo.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

NIC 27 (Revisada), "Estados financieros consolidados e individuales"; efectiva para periodos contables iniciados con posterioridad al 1 de julio de 2009. La norma revisada establece que todas las transacciones realizadas con participaciones minoritarias deben registrarse en el patrimonio neto siempre que esas transacciones no den lugar a un cambio de control y no generen fondo de comercio ni plusvalías o minusvalías. Esta enmienda ofrece directrices adicionales sobre el tratamiento contable cuando se pierda el control.

NIC 36 (Enmienda), "Deterioro del valor de los activos"; efectiva para periodos contables iniciados con posterioridad al 1 de enero de 2010. Esta enmienda establece que la unidad generadora de efectivo (o grupo de unidades) de mayor tamaño a las que puede asignarse el fondo de comercio a los efectos de revisión del deterioro es el segmento operativo tal y como queda definido por la NIIF 8 "Segmentos operativos".

NIC 38 (Revisada), "Activos intangibles"; efectiva para periodos contables iniciados con posterioridad al 1 de enero de 2010. Esta enmienda ofrece directrices para medir el valor razonable de un activo intangible adquirido en una combinación de negocios y permite agrupar activos en un único activo si todos tienen una vida útil similar.

NIC 38 (Enmienda), "Activos intangibles"; efectiva para los periodos iniciados con posterioridad al 1 de enero de 2010. Esta enmienda ofrece directrices adicionales sobre las técnicas de valoración que se deben emplear para medir el valor razonable de los activos intangibles adquiridos en combinaciones de negocios que cotizan en mercados activos.

NIC 39 (Enmienda), "Instrumentos financieros: Registro y valoración"; efectiva para periodos contables iniciados con posterioridad al 1 de enero de 2010. Esta enmienda incorpora cambios en el alcance de la exención al excluir los contratos suscritos entre un comprador y un vendedor dentro de una combinación de negocios para comprar o vender a un adquirente en una fecha futura. La enmienda añade condiciones adicionales para la aplicación de la exención.

Véanse las cuentas anuales y el informe correspondientes a los nueve meses terminados el 31 de diciembre de 2010 para conocer las nuevas normas, las enmiendas y las interpretaciones que aún no son efectivas, así como las que se aprobaron durante el ejercicio pero que no tienen un efecto significativo en los principios contables ni en las reglas de valoración empleados en los presentes estados financieros.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

3. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS

a. Segmentos de negocio

Las operaciones de pasaje y carga del Grupo se gestionan como una única unidad de negocio. Las decisiones de asignación de recursos por parte del equipo de gestión se basan en la rentabilidad de las rutas, que tiene en cuenta los aspectos económicos de las rutas y los tipos de aviones, que se realizan principalmente en función de los datos económicos de pasaje con una referencia reducida a la demanda de carga. El objetivo en la toma de decisiones de asignación de recursos consiste en optimizar los resultados financieros consolidados. Aunque las operaciones de OpenSkies SASU y BA Cityflyer Limited se consideran segmentos operativos separados, sus actividades se consideran lo suficientemente similares, en cuanto a su naturaleza, como para agrupar ambos segmentos e informar junto con las operaciones de pasaje y carga de la red. Por lo tanto, basándose en el tratamiento contable adoptado por el Grupo respecto a las operaciones de pasaje y carga de la red y en la manera en que se toman las decisiones de asignación de recursos, el Grupo cuenta con un único segmento operativo a efectos de presentación en los informes financieros, que se presenta como el "negocio de aerolínea".

Los resultados financieros procedentes de otros segmentos operativos son inferiores al umbral cuantitativo que determina los segmentos que deben declararse, y están compuestos principalmente por The Mileage Company Limited, British Airways Holidays Limited y Speedbird Insurance Company Limited.

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

Millones de libras esterlinas	Negocio de aerolínea	Resto de segmentos	Sin asignar	Total
Ingresos				
Ventas a clientes externos	6.524	159		6.683
Ventas entre segmentos	57			57
Ingresos de segmento	6.581	159		6.740
Resultado de segmento	323	19		342
Otros gastos	(20)			(20)
Beneficios antes de impuestos y gastos financieros	303	19		322
Gastos financieros netos	(31)		(137)	(168)
Pérdida en venta de activos	(3)			(3)
Beneficios de empresas asociadas	6			6
Impuestos			13	13
Beneficio/(pérdida) después de impuestos	275	19	(124)	170
Activo y pasivo				
Activos de segmento	10.585	123		10.708
Inversión en empresas asociadas	244			244
Total activo	10.829	123		10.952
Pasivos por segmento	3.424	377		3.801
Pasivos no asignados*			4.751	4.751
Total pasivo	3.424	377	4.751	8.552
Otra información de segmentos				
Inmovilizado material - adiciones (nota 11)	561	2		563
Activos no corrientes mantenidos para la venta - Traspasos (nota 11)	47			47
Activos intangibles - adiciones (nota 11)	35			35
Depreciación, amortizaciones y deterioros	569	1		570
Deterioro de activos financieros disponibles para la venta - incluido Flybe	18			18
Partidas extraordinarias:				
Reestructuraciones (nota 4)	6			6
Costes asociados a la fusión con Iberia	31			31
Deterioro de activos OpenSkies	12			12
Deterioro de inmovilizado material	16			16

* Los pasivos no asignados consisten en impuestos corrientes de 10 millones de libras esterlinas, impuestos diferidos de 788 millones y préstamos de 3.953 millones que se gestionan a nivel de Grupo.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

3. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS (continuación)

a. Segmentos de negocio (continuación)

Correspondiente al ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010

Millones de libras esterlinas	Negocio de aerolínea	Resto de segmentos	Sin asignar	Total
Ingresos				
Ventas a clientes externos	7.802	192		7.994
Ventas entre segmentos	52			52
Ingresos de segmento	7.854	192		8.046
Resultado de segmento	(252)	21		(231)
Otros ingresos	15			15
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos y gastos financieros	(237)	21		(216)
Gastos financieros netos	(96)		(171)	(267)
Pérdida en venta de activos	(16)			(16)
Pérdidas de empresas asociadas	(32)			(32)
Impuestos			106	106
(Pérdida)/beneficio después de impuestos	(381)	21	(65)	(425)
Activo y pasivo				
Activos de segmento	10.364	116		10.480
Inversión en empresas asociadas	197			197
Total activo	10.561	116		10.677
Pasivos de segmento	3.413	373		3.786
Pasivos no asignados*			4.778	4.778
Total pasivo	3.413	373	4.778	8.564
Otra información de segmentos				
Inmovilizado material - adiciones (nota 11)	553	1		554
Activos no corrientes mantenidos para la venta (nota 7)	30			30
Activos intangibles - adiciones	13			13
Depreciación, amortizaciones y deterioros	731	1		732
Partidas extraordinarias:				
Reestructuraciones (nota 4)	85			85

* Los pasivos no asignados consisten en impuestos corrientes de 2 millones de libras esterlinas, impuestos diferidos de 774 millones y préstamos de 4.002 millones que se gestionan a nivel de Grupo.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

3. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS (continuación)

b. Segmentos geográficos - por origen de la venta

Millones de libras esterlinas	Nueve meses hasta el 31 de diciembre	Doce meses hasta el 31 de marzo
	2010	2010
Europa:	3.906	4.891
Reino Unido	2.943	3.636
Europa continental	963	1.255
América:	1.493	1.651
EE. UU.	1.334	1.473
Resto de América	159	178
África, Oriente Medio y subcontinente indio	727	731
Extremo Oriente y Oceanía	557	721
Ingresos	6.683	7.994

El total de activos no corrientes, excluyendo activos financieros disponibles para la venta, activos afectos a retribuciones a empleados, ajustes por periodificación y derivados ubicados en el Reino Unido, asciende a 7.063 millones de libras esterlinas (31 de marzo de 2010: 7.060 millones) y el total de estos activos no corrientes ubicados en otros países asciende a 370 millones de libras (31 de marzo de 2010: 340 millones).

4. BENEFICIOS/(PÉRDIDAS) DE EXPLOTACIÓN

El resultado de explotación durante el periodo de nueve meses terminado el 31 de diciembre de 2010 incluye gastos de reestructuraciones por valor de 6 millones de libras relativos principalmente a gastos por finalización de arrendamientos (marzo de 2010: 85 millones de libras en gastos de reestructuración relativos principalmente a indemnizaciones por despido).

5. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS

Millones de libras esterlinas	Nueve meses hasta el 31 de diciembre	Doce meses hasta el 31 de marzo
	2010	2010
Gastos financieros:		
Intereses a pagar de préstamos bancarios y otros préstamos, y gastos financieros de arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos	(114)	(141)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones*	(13)	(19)
Intereses capitalizados	1	1
Variación en el valor razonable de swaps de divisas	1	2
Total gastos financieros	(125)	(157)
Ingresos financieros:		
Intereses bancarios	18	20
Total ingresos financieros	18	20
Financiación de pensiones:		
Ingresos/(gastos) financieros netos correspondientes a pensiones	2	(164)
Amortización de pérdidas actuariales	(62)	(37)
Reconocimiento inmediato de ganancias actuariales netas (APS)	84	
Efecto del límite de reconocimiento del APS	(73)	85
Total gastos de financiación correspondientes a pensiones	(49)	(116)
Gasto por conversión de deuda en moneda extranjera	(12)	(14)

* Ajuste por descuento financiero realizado sobre provisiones por la investigación de competencia desleal, restablecimiento y devolución.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

6. PÉRDIDA EN LA VENTA DE ACTIVOS NO CORRIENTES

	Nueve meses terminados el 31 de diciembre	<i>Doce meses terminados el 31 de marzo</i>
<u>Millones de libras esterlinas</u>	<u>2010</u>	<u>2010</u>
Pérdida neta en la venta de activos no corrientes mantenidos para la venta	3	
Pérdida neta en de la venta de inmovilizado material		16
Pérdida en la venta de activos no corrientes	3	16

7. ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA

En abril de 2009, el Grupo acordó la venta de 11 aviones Boeing 757; esos aviones se retirarán del negocio entre junio de 2010 y enero de 2012. Los aviones que deben retirarse del negocio en el plazo de 12 meses se clasifican como activos no corrientes mantenidos para la venta.

El Grupo enajenó activos no corrientes mantenidos para la venta con un valor neto contable de 44 millones de libras durante el periodo de nueve meses cerrado el 31 de diciembre de 2010 (31 de marzo de 2010: cero), lo que dio lugar a una pérdida neta por enajenación de 3 millones de libras (marzo de 2010: cero).

8. IMPUESTOS

El credito fiscal devengado en los nueve meses terminados el 31 de diciembre de 2010 es de 13 millones de libras (31 de marzo de 2010: 106 millones de libras). Este importe está compuesto por una carga fiscal corriente de 6 millones de libras (31 de marzo de 2010: desgravación de 2 millones de libras) y una carga fiscal diferida de 19 millones de libras (31 de marzo de 2010: crédito fiscal de 104 millones de libras). Excluyendo los ajustes del ejercicio anterior, el efecto de la contabilidad de las pensiones según la IFRIC 14 y el efecto del cambio de tipo impositivo al 27% a partir de abril de 2011, el tipo impositivo para el ejercicio habría sido del 46% (31 de marzo de 2010: 27%).

9. BENEFICIOS POR ACCIÓN

Los beneficios básicos por acción para el periodo de nueve meses cerrado el 31 de diciembre de 2010 se han calculado utilizando una media ponderada de 1.152.634.000 acciones ordinarias (31 de marzo de 2010: 1.152.088.000) ajustada por el número de acciones retenidas a efectos de atender los Planes de Acciones para Empleados. Los beneficios diluidos por acción para el periodo de nueve meses terminado el 31 de diciembre de 2010 se han calculado tomando una media ponderada de 1.346.377.000 acciones ordinarias (31 de marzo de 2010: 1.274.083.000).

El número de acciones en circulación a 31 de diciembre de 2010 era de 1.153.689.000 (31 de marzo de 2010: 1.153.674.000) todas ellas ordinarias de 25 peniques cada una.

10. DIVIDENDOS

El Consejo de Administración confirma que no se pagará ningún dividendo correspondiente a los nueve meses cerrados al 31 de diciembre de 2010 (31 de marzo de 2010: cero).

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

11. INMOVILIZADO MATERIAL, INTANGIBLES E INVERSIONES

Durante los nueve meses terminados el 31 de diciembre de 2010, el Grupo adquirió inmovilizado material con un coste de 563 millones de libras (marzo de 2010: 554 millones de libras). En la adquisición de activos se incluye la entrega de tres aviones Airbus A320, dos aviones Boeing 777-300 y cuatro Embraer E-jets.

Se adquirieron activos intangibles por valor de 35 millones de libras, 18 millones relativos a la compra de 2 slots que se encontraban en posesión de Czech Airlines y 17 millones por compras de software (marzo de 2010: 13 millones de libras).

Las inversiones realizadas durante el periodo por valor de 10 millones de libras incluyen una inversión adicional de 9 millones en Flybe Plc.

Se transfirieron activos con un valor neto contable de 47 millones a activos no corrientes mantenidos para la venta durante los nueve meses terminados el 31 de diciembre de 2010 (marzo de 2010: 30 millones de libras).

Durante los nueve meses terminados el 31 de diciembre de 2010, el Grupo enajenó inmovilizado material con un valor neto contable de 2 millones de libras (marzo de 2010: 118 millones de libras), no se generaron ganancias ni pérdidas derivadas de la enajenación (marzo de 2010: pérdida de 16 millones de libras).

Enajenación de inversiones financieras con un valor neto contable de 1 millón de libras (marzo de 2010: cero); no se generaron ganancias ni pérdidas derivadas de la enajenación (marzo de 2010: cero).

12. CONCILIACIÓN DE LOS FLUJOS DE EFECTIVO NETOS CON LOS MOVIMIENTOS DE LA DEUDA NETA

Millones de libras esterlinas	Nueve meses terminados el 31 de diciembre 2010	Doce meses terminados el 31 de marzo 2010
(Disminución)/aumento de efectivo y otros activos líquidos equivalentes durante el periodo	(37)	344
Salida de flujos de efectivo netos por disminución de deuda y arrendamientos financieros	449	769
Aumento/(disminución) de otros activos financieros a corto plazo	245	(51)
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos realizados	(368)	(1.053)
Reducción de la deuda neta procedente de los flujos de efectivo	289	9
Diferencia de cambio y otros movimientos	(2)	85
Disminución de la deuda neta durante el periodo	287	94
Deuda neta a 1 de abril	(2.288)	(2.382)
Deuda neta al cierre del periodo	(2.001)	(2.288)

La deuda neta comprende las deudas a corto y a largo plazo, menos el efectivo y otros activos líquidos equivalentes y otros activos financieros a corto plazo.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

13. DEUDAS A LARGO PLAZO

Millones de libras esterlinas	31 de diciembre	31 de marzo
	2010	2010
a Corriente		
Préstamos bancarios y otros	177	139
Arrendamientos financieros	217	129
Contratos de compra a plazo	63	288
	457	556
b No Corriente		
Préstamos bancarios y otros*	1.434	1.345
Arrendamientos financieros	2.044	2.077
Contratos de compra a plazo	18	24
	3.496	3.446

* Incluye 285 millones de libras correspondientes a bonos convertibles (31 de marzo de 2010: 269 millones de libras).

El Grupo emitió bonos convertibles a tipo fijo por valor de 350 millones de libras en agosto de 2009, con los que recaudó 341 millones de libras (netos de gastos de emisión) con un cupón del 5,8% y convertibles en acciones ordinarias a elección del titular antes o en el momento de su vencimiento en agosto de 2014 (nota 21). La conversión en acciones ordinarias se realizará con una prima del 38% sobre la cotización de las acciones del Grupo en la fecha de emisión. El Grupo mantiene una opción para rescatar los bonos convertibles por el importe del principal, junto con los intereses devengados, previo cumplimiento de ciertos criterios predeterminados. El componente de capital de la emisión de los bonos convertibles se incluye en otras reservas.

14. OPCIONES SOBRE ACCIONES

Durante el periodo, el Grupo realizó adjudicaciones en el marco del Plan de Participación en Resultados (Performance Share Plan, PSP) a ejecutivos senior clave y miembros elegidos del equipo de dirección, de las cuales se concedieron 6.757.537 acciones condicionales. No es preciso realizar ningún pago hasta la emisión de las acciones. El valor razonable de las opciones sobre acciones liquidadas con cargo al patrimonio se calcula en la fecha de concesión utilizando el modelo Monte-Carlo, teniendo en cuenta las condiciones en las que se concedieron las opciones. A continuación se detallan los parámetros introducidos en el modelo:

Volatilidad prevista del precio de las acciones: 56%
 Volatilidad histórica: 56%
 Vigencia prevista de las opciones: tres años
 Precio medio ponderado de la acción: 2,35 libras

Para obtener más información sobre el plan, consulte la Memoria y las cuentas correspondientes al periodo de nueve meses terminado el 31 de diciembre de 2010.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

15. GASTOS DE PENSIONES

La Sociedad cuenta con dos planes de pensiones de prestación definida en el Reino Unido, el Airways Pension Scheme (APS) y el New Airways Pension Scheme (NAPS), ambos cerrados a nuevos miembros. A continuación se resumen los resultados de su valoración contable a 31 de diciembre de 2010:

	"APS"		"NAPS"	
	31 de diciembre	31 de marzo	31 de diciembre	31 de marzo
Valor razonable de los activos afectos al plan	6.385	6.443	8.632	8.024
Valor actual de los pasivos afectos al plan	(5.853)	(6.247)	(9.633)	(9.969)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	532	196	(1.001)	(1.945)
Activo/(pasivo) de pensiones neto representado por:				
Activo de pensiones neto reconocido	363	317	204	158
Limitación a los excedentes del APS por el límite de reconocimiento de los activos	123	50		
Beneficios/(pérdidas) actuariales acumulables no reconocidos	46	(171)	(1.205)	(2103)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	532	196	(1.001)	(1.945)

A 31 de diciembre de 2010, tanto el APS como el NAPS se reflejaron en el balance como activos afectos a retribuciones a empleados, representando 567 millones de los 575 millones de libras desglosados (31 de marzo de 2010: 475 millones de 483 millones de libras). Los 219 millones de libras en obligaciones de prestaciones de los empleados a 31 de diciembre de 2010 se refieren a otros planes (31 de marzo de 2010: 208 millones de libras).

La valoración contable se realizó después de actualizar las siguientes hipótesis principales a 31 de diciembre de 2010:

	"APS"		"NAPS"	
	31 de diciembre	31 de marzo	31 de diciembre	31 de marzo
% por año	2010	2010	2010	2010
Indice de precios al consumo (IPC)	2,9		3,0	
Indice de precios de venta al público (RPI, por sus siglas en inglés)	3,4	3,6	3,5	3,7
Incrementos salariales (como RPI)	3,4	3,6	3,5	3,7
Tasa de descuento	5,5	5,5	5,5	5,6

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

16. PROVISIONES A LARGO PLAZO

Litigios

La Comisión Europea y otras instancias están realizando investigaciones sobre los recargos aplicados por el Grupo a los pasajeros y la carga. Es probable que esas investigaciones se prolonguen durante algún tiempo. La Sociedad también es objeto de demandas colectivas (class action). El importe final necesario para liquidar las demandas y sanciones restantes es incierto.

Reestructuraciones

El Grupo reflejó una provisión por reestructuración de 20 millones de libras a 31 de diciembre de 2010 (marzo de 2010: 28 millones de libras) en relación a distintos planes, dentro de los que se incluyen los de despido voluntario previamente anunciados. Se estima que esta provisión se pagará durante el próximo ejercicio.

17. PASIVOS CONTINGENTES

A 31 de diciembre de 2010 existían pasivos contingentes con respecto a garantías y contingencias surgidas en el desarrollo ordinario de las actividades del Grupo. No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes. Existen una serie de demandas judiciales y procesos pendientes, cuyo resultado total no está previsto que tenga un efecto relevante en la situación financiera del Grupo o en los resultados de sus operaciones.

El Grupo ha avalado determinados préstamos, pasivos y compromisos que, a 31 de diciembre de 2010, ascendían a 391 millones de libras (31 de marzo de 2010: 119 millones de libras).

18. OPERACIONES VINCULADAS

El Grupo ha realizado operaciones con partes vinculadas en el desarrollo ordinario de su actividad durante el ejercicio objeto de análisis.

Millones de libras esterlinas	Nueve meses terminados el 31 de Diciembre	Doce meses terminados el 31 de Marzo
	2010	2010
Empresas asociadas:		
Ventas a empresas asociadas	37	36
Compras a empresas asociadas	42	47

Millones de libras esterlinas	31 de diciembre	31 de marzo
	2010	2010
Importes por cobrar de empresas asociadas	1	1
Importes por pagar a empresas asociadas	7	2

Empresas asociadas

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (Iberia)

El Grupo tiene una participación del 13,15% en Iberia. Se han identificado determinadas áreas que ofrecen oportunidades para la cooperación y se sigue trabajando para definir las e implantarlas. Las operaciones de compraventa entre partes vinculadas se realizan a precios normales de mercado y los saldos pendientes no están garantizados ni devengan intereses. La liquidación en efectivo está contemplada dentro de los plazos de liquidación normales especificados por la Cámara de Compensación de la IATA.

Durante el ejercicio, la Sociedad suscribió un contrato con Iberia para la compra de diez nuevos aviones Airbus A320, y el compromiso derivado de él se ha incluido en los compromisos de compra de inmovilizado (nota 20).

A 31 de diciembre de 2010, el saldo comercial neto adeudado a Iberia por el Grupo ascendía a 6 millones de libras (31 de marzo de 2010: 1 millón de libras).

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

Otras empresas asociadas

A 31 de diciembre de 2010 había un saldo comercial neto inferior a 1 millón de libras correspondientes a las operaciones realizadas entre el Grupo y Dunwoody Airline Services (Holdings) Limited (31 de marzo de 2010: menos de 1 millón de libras).

Préstamos y operaciones con Consejeros y Alta Dirección

A 31 de diciembre de 2010 no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar o concedidos durante el ejercicio a Consejeros o miembros de la Alta Dirección de la Sociedad que tengan que desglosarse de acuerdo con lo dispuesto en las Secciones 412 y 413 de la Ley de sociedades de 2006 (Companies Act 2006).

Además de lo anterior, el Grupo también ha realizado transacciones con partes vinculadas en el desarrollo ordinario de la actividad aérea, entre ellas la prestación de servicios aéreos y afines.

El Grupo no ha concedido ni recibido ningún aval por saldos deudores o acreedores de ninguna parte vinculada. Durante los nueve meses terminados el 31 de diciembre de 2010, el Grupo no ha registrado ninguna provisión para insolvencias en relación con las sumas adeudadas por partes vinculadas (marzo de 2010: cero).

19. COMPROMISOS DE COMPRA DE INMOVILIZADO

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada pero no reflejada en las cuentas asciende a 4.104 millones de libras por los compromisos del Grupo (marzo de 2010: 4.267 millones de libras). La mayoría de los compromisos de inversión en inmovilizado se denominan en dólares estadounidenses y, por tanto, los compromisos están expuestos a variaciones cambiarias.

Los compromisos pendientes incluyen 4.074 millones de libras por la adquisición de: un Boeing 777 (en 2012), 24 Boeing 787 (entre 2012 y 2016), 14 Airbus A320 (entre 2011 y 2014), 12 Airbus A380 (entre 2013 y 2016) y dos Embraer E-jets (ambos en 2011).

20. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE DEL BALANCE

El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. (en lo sucesivo, "British Airways" e "Iberia" respectivamente) cerraron una operación de fusión de las dos compañías por la que se creaba un nuevo grupo de líneas aéreas líder en Europa. Como consecuencia de la fusión, se creó International Consolidated Airlines Group (IAG), que aglutina los intereses de ambos grupos de líneas aéreas. IAG es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 8 de abril de 2010.

IAG cotiza en la serie de índices del FTSE del Reino Unido en la modalidad "premium". Las acciones de IAG están incluidas en el principal mercado de valores cotizados de la Bolsa de Londres y en las bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia ("las Bolsas españolas") a través del mercado continuo español (Sistema de Interconexión Bursátil Español, SIBE).

El grupo espera generar unas sinergias anuales de alrededor de 400 millones de euros al final de su quinto año, con el consiguiente beneficio para accionistas, clientes y empleados. IAG combinará las posiciones de liderazgo de ambas empresas en el Reino Unido y España, y mejorará su ya fuerte presencia en los mercados internacionales de largo recorrido, conservando las marcas y operaciones individuales de las dos compañías.

Condiciones principales

Conforme a las condiciones de la fusión, los accionistas ordinarios de British Airways recibieron una acción ordinaria nueva de IAG por cada acción ordinaria existente de British Airways, y los accionistas de Iberia recibieron 1,0205 acciones ordinarias de IAG por cada acción ordinaria existente de Iberia. Tras finalizarse la operación, los accionistas de British Airways eran titulares de un 56% de IAG y los accionistas de Iberia de un 44%.

Antes del 21 de enero de 2011, British Airways mantenía un 13,15% del capital de Iberia, e Iberia un 9,98% del capital de British Airways. Tras la fusión, las posiciones cruzadas entre British Airways e Iberia se mantienen con los mismos derechos económicos y de voto.

A efectos contables, British Airways fue adquirente de Iberia. El valor de IAG se determinó sobre la base del valor razonable de British Airways calculado a partir de la cotización de British Airways al cierre del 20 de enero de 2011: 3.346 millones de EUR (2.825 millones de libras) para sus 1.154 millones de acciones en circulación. El precio de compra de Iberia se

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

calculó sobre la base de los ratios de fusión acordados y el valor de IAG a la fecha de la operación.

Valor de IAG	21 enero 2011
Valor razonable de British Airways	3.862
Participación de Iberia en British Airways	(385)
	<hr/> 3.477
Titularidad de British Airways en IAG	56%
Valor de IAG	<hr/> 6.209
Precio de compra:	
Valor de IAG	6.209
Titularidad de Iberia en IAG	44%
	<hr/> 2.732
Participación de British Airways en Iberia a valor de mercado	370
Precio de compra	<hr/> 3.102

La asignación del precio de compra aún no se ha finalizado; está previsto que se complete en un plazo de 12 meses desde la fecha de la fusión, conforme al periodo de revisión de estimaciones autorizado por las NIIF.

IAG consolidará los primeros resultados del grupo IAG para los tres meses finalizados el 31 de marzo de 2011 e informará sobre ellos. Los primeros resultados trimestrales de IAG incluirán los resultados de British Airways para los tres meses finalizados el 31 de marzo de 2011 y los resultados de Iberia desde la fecha de la fusión.

Bono convertible

En agosto de 2009, British Airways realizó una emisión de bonos convertibles por una cuantía de 350 millones de libras a un tipo de interés fijo de un 5,8%. Esta emisión será convertible en acciones ordinarias si el titular del bono decide ejercitar la opción, antes o a su vencimiento en Agosto de 2014. Bajo los términos de la fusión, los titulares de los bonos podrán convertir los bonos en acciones ordinarias de IAG. Con el fin de facilitar la emisión de capital de IAG, IAG emitió una garantía a British Airways a través de la cual IAG ha garantizado el pago del principal y los intereses a los tenedores de los bonos. Además, IAG otorgó una opción "call" a British Airways a través de la cual ésta pagará por las acciones de IAG en nombre de los bonistas, en el caso de la conversión, un precio predeterminado de 1,89 libras para permitir a British Airways cumplir con la obligación de conversión.

Como resultado, la porción de capital del bono convertible será reclasificada como un pasivo financiero derivado. Esto representa la obligación de British Airways de entregar un número fijo de acciones de IAG a los bonistas, y como tal, representa un pasivo financiero derivado con un valor subyacente ligado al precio de la acción de IAG.

21. OTROS ACONTECIMIENTOS**Contrato de explotación conjunta con American Airlines e Iberia**

En octubre de 2010, British Airways inicio el contrato de explotación conjunta, dando lugar a un convenio de colaboración con American Airlines e Iberia que cubre los vuelos entre Europa y Norteamérica. El inicio de dicha explotación conjunta se produjo tras la aprobación por parte de la UE y el Departamento de Transporte de Estados Unidos de una inmunidad anti monopolio similar a la que disfrutaban las alianzas rivales SkyTeam y Star Alliance. Al trabajar juntas, las tres aerolíneas pueden ampliar la oferta a sus clientes sustituyendo o añadiendo nuevas rutas a su red, hecho este que puede resultar económicamente inviable para las líneas aéreas a nivel individual.

La red de explotación conjunta está asentada en torno a los centros de distribución de tráfico (hubs) de Londres, Dallas, Nueva York, Madrid, Chicago, Miami y Los Ángeles. Se realizan aproximadamente 100 vuelos transatlánticos al día mediante este convenio, además de los 122 nuevos destinos que se ofrecen a los clientes de British Airways a través de acuerdos de código compartido ampliados. La base combinada de viajeros frecuentes de 70 millones de miembros se beneficiará de los acuerdos de programas recíprocos de puntos suscritos entre las tres Compañías. Nuestros clientes de negocios y de recreo se beneficiarán de unas mayores facilidades

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)

Periodo de nueve meses terminado a 31 de diciembre de 2010

gracias a la ampliación de los servicios programados, la mayor oferta de horarios y la mayor flexibilidad que pueden ofrecer las tarifas combinadas.

DECLARACIÓN DE LAS RESPONSABILIDADES DE LOS CONSEJEROS

Los Consejeros de British Airways Plc, cuyos nombres figuran en las notas a los estados financieros y las cuentas del Grupo para el periodo de nueve meses cerrado a 31 de diciembre de 2010, confirman que, a su leal saber y entender:

- Los estados financieros consolidados resumidos han sido elaborados con arreglo a las NIIF aprobadas por la UE, la interpretación de la IFRIC y los artículos de la Ley de Sociedades de 2006 (Companies Act 2006) aplicables a las cuentas anuales conforme a las NIIF; además, ofrecen una imagen fiel y objetiva de los activos, pasivos, situación financiera y beneficios/(pérdidas) de la Sociedad y del Grupo en su conjunto.
- El informe de gestión que se adjunta a los presentes estados financieros incluye una descripción fiel de la evolución y la marcha del negocio y de la situación de la Sociedad y del Grupo en su conjunto, además de una descripción de los principales riesgos e incertidumbres a los que se enfrentan.

Por orden del Consejo

Keith Williams
Chief Executive

Sir Martin Broughton
Chairman

24 de febrero de 2011

FLOTA AÉREA

Número de aviones en servicio con empresas del Grupo a 31 de diciembre de 2010

	En balance Inmoviliz.	Fuera de balance Arrendamien tos operativos	Total Diciembre de 2010	Total Marzo de 2010	Cambios desde Marzo de 2010	Futuras entregas (nota 9)	Opciones
OPERACIONES AÉREAS (Nota 1)							
Airbus A318	2		2	2			
Airbus A319	31	2	33	33			
Airbus A320 (Nota 2)	25	15	40	38	2	14	31
Airbus A321	11		11	11			
Airbus A380						12	7
Avro RJ85 (Nota 3)				2	(2)		
Avro RJ100 (Nota 4)				1	(1)		
Boeing 737-400	19		19	19			
Boeing 747-400 (Nota 5)	50		50	49	1		
Boeing 757-200 (Nota 6)	2	2	4	9	(5)		
Boeing 767-300	21		21	21			
Boeing 777-200	41	5	46	46			
Boeing 777-300 (Nota 7)	2	1	3		3	3	4
Boeing 787						24	28
Embraer E170	6		6	6			
Embraer E190 (Nota 8)	5		5	1	4	2	16
TOTAL GRUPO	215	25	240	238	2	55	86

Nota:

- Incluye las aeronaves operadas por British Airways Plc, BA Cityflyer Limited y OpenSkies SASU.
- Incluye la entrega de tres Airbus A320 y excluye la devolución de dos aparatos al Arrendador, de los cuales uno ya habían sido previamente retirados. Algunas de las opciones y entregas futuras de Airbus incluyen posiciones de entrega reservada, y pueden convertirse a cualquiera de los aviones de la familia A320.
- Dos RJ85 retirados y devueltos al Arrendador.
- Uno Avro RJ100 retirados y devueltos al Arrendador. Excluye seis aviones Avro RJ100 subarrendados a Swiss.
- Excluye siete Boeing 747-400, cinco retirados y fuera de servicio temporalmente y dos retirados permanentemente. Un Boeing 747-400 ha sido reincorporado al servicio.
- Excluye siete Boeing 757-200 retirados antes de la venta a una compañía de transporte de carga. Cuatro aparatos Boeing 757-200 han sido vendidos durante el periodo.
- Tres Boeing 777-300 entregados y puestos en servicio.
- Entrega de cuatro Embraer E190 puestos en servicio en el Aeropuerto de London City.
- Las entregas futuras se han reducido en tres ya que se entregaron tres Airbus A320, tres Boeing 777 y cuatro Embraer E190 durante el periodo, y se recibieron dos opciones para adquirir aviones Embraer 190 y cinco de A320 para Iberia.

ANEXO
CUENTA DE PERDIDA Y GANANCIAS CONSOLIDADA

Millones de libras esterlinas	Nueve meses terminados el 31 de diciembre		Mejor/ (Peor)
	2010	2009	
Ingresos de tráfico			
<i>Pasaje</i>	5.831	5.357	8.8%
<i>Carga</i>	531	402	32.1%
	6.362	5.759	10.5%
<i>Otros ingresos</i>	321	381	(15.7)%
INGRESOS	6.683	6.140	8.8%
Gastos de personal	1.547	1.523	(1.6)%
Reestructuraciones	6	62	ns
Depreciación, amortización y deterioro	570	544	(4.8)%
Gastos de arrendamiento operativo de aeronaves	51	52	1.9%
Gastos de combustible	1.869	1.813	(3.1)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	412	372	(10.8)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	464	467	0.6%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	765	772	0.9%
Gastos comerciales	235	210	(11.9)%
Diferencias de cambio	(1)	(3)	ns
Gastos de alojamiento, equipos de tierra e informática	423	414	(2.2)%
GASTOS TOTALES DE EXPLOTACIÓN	6.341	6.226	(1.8)%
BENEFICIOS/(PÉRDIDAS) DE EXPLOTACIÓN	342	(86)	ns
Beneficios/(pérdidas) resultantes de derivados de combustible	(2)	11	ns
Gastos financieros	(125)	(110)	(13.6)%
Ingresos financieros	18	16	12.5%
Gastos financieros netos correspondientes a pensiones	(49)	(150)	67.3%
Resultados por conversión de préstamos en moneda extranjera	(12)	13	ns
Pérdidas por venta de inmovilizado material e inversiones	(3)	(16)	81.3%
Participación en beneficios/(pérdidas) después de impuestos de empresas asociadas puestas en equivalencia	6	(21)	ns
Resultados netos venta de activos financieros disponibles para la venta	(18)	1	ns
BENEFICIOS/(PÉRDIDAS) ANTES DE IMPUESTOS	157	(342)	ns
Impuestos	13	97	ns
BENEFICIOS/(PÉRDIDAS) DESPUÉS DE IMPUESTOS	170	(245)	ns

ns: No significativo

ANEXO
BALANCE CONSOLIDADO

Millones de libras esterlinas	31 de diciembre 2010	31 de diciembre 2009
ACTIVO NO CORRIENTE		
Inmovilizado material		
<i>Flota</i>	5.758	5.778
<i>Inmuebles</i>	885	936
<i>Equipo</i>	221	238
	6.864	6.952
Intangibles		
<i>Fondo de comercio</i>	40	40
<i>Derechos de aterrizaje</i>	209	202
<i>Aplicaciones informática</i>	37	24
	286	266
Participación en entidades asociadas	244	203
Inversiones financieras disponibles para la venta	65	64
Activos afectos a obligaciones con los empleados	575	397
Derivados	19	29
Periodificaciones a largo plazo	40	24
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	8.093	7.935
ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA	33	36
ACTIVOS CORRIENTES		
Existencias	98	95
Clientes por ventas y prestación de servicios	384	372
Otros deudores	260	246
Derivados	132	44
Inversiones financieras a corto plazo	1.173	1.065
Tesorería y otros activos líquidos equivalentes	779	522
	1.952	1.587
TOTAL ACTIVOS CIRCULANTES Y CUENTAS POR COBRAR	2.826	2.344
TOTAL ACTIVO	10.952	10.315
PATRIMONIO NETO		
Capital	288	288
Prima de emisión	937	937
Acciones propias	(3)	(6)
Reservas	978	856
TOTAL PATRIMONIO ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE	2.200	2.075
INTERESES MINORITARIOS	200	200
TOTAL PATRIMONIO NETO	2.400	2.275
PASIVO NO CORRIENTE		
Deudas a largo plazo	3.496	3.365
Remuneraciones pendientes de pago	219	204
Pasivos por impuestos diferidos	788	787
Otras provisiones	164	245
Derivados	4	7
Otros pasivos a largo plazo	306	201
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	4.977	4.809
PASIVO CORRIENTE		
Deudas a corto plazo	457	532
Proveedores y acreedores	2.815	2.486
Derivados	10	45
Administraciones Públicas	10	6
Provisiones a corto plazo	283	162
TOTAL PASIVO CORRIENTE	3.575	3.231
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	10.952	10.315

Intencionadamente dejada en blanco

RESULTADOS DE IBERIA



INFORME DE GESTIÓN

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora

EJERCICIO 2010

Durante el año 2010 se fueron completando todos los pasos requeridos para formalizar la fusión entre Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y British Airways Plc, cuyas líneas principales fueron establecidas en el acuerdo vinculante firmado en noviembre de 2009, y posteriormente desarrolladas en el contrato definitivo suscrito el 8 de abril de 2010. Ambas aerolíneas han pasado a ser propiedad de una nueva sociedad 'holding' denominada International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG). El 27 de octubre la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) y el organismo homólogo británico -Financial Services Authority (FSA) aprobaron el documento de registro. El 29 de noviembre la operación fue aprobada por las respectivas Juntas Generales de Accionistas de ambas compañías aéreas. Finalmente, el proceso de integración culminó el 24 de enero de 2011, con el inicio de la cotización de los títulos de IAG en la Bolsa de Londres y en las Bolsas Españolas, en sustitución de las acciones de Iberia y British Airways, que cotizaron hasta el día 20 de enero. En el contexto de la fusión se ha producido la extinción de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., habiendo segregado previamente sus activos y pasivos, y sus operaciones a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora, (en adelante, la "Sociedad" o "Iberia") cuyos efectos contables se retrotrajeron al 1 de enero de 2010 de acuerdo con la normativa vigente. En consecuencia, con el objeto de poder facilitar la comprensión de la evolución de los negocios de la Sociedad durante el ejercicio 2010, en el presente informe de gestión, se presentan y se han incluido comentarios sobre la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009 y el balance de situación al 31 de diciembre de 2009 de la extinta Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO

EJERCICIO 2010



Principales parámetros

Indicadores económicos (millones de €)	2010	2009	% (*)
Ingresos de explotación (a)	4.770	4.409	8,2
Gastos de explotación (a)	4.773	4.872	-2,0
BAlIAR / EBITDAR (a)	493	62	n.s.
Resultado de explotación (a)	-3	-463	99,3
Resultado de explotación ajustado (a) (b)	101	-352	128,7
Resultado de las operaciones (c)	-26	-475	94,8
Resultado antes de impuestos	95	-436	122,0
Resultado consolidado	89	-273	132,7
Activo no corriente	3.066	2.362	29,8
Act. financ. corrientes, efectivo y equivalentes (d)	2.073	1.919	7,9
Patrimonio neto	2.132	1.551	37,5
Endeudamiento neto de balance (e)	-1.488	-1.417	4,2
Endeudamiento neto ajustado x 8 (f)	1.022	1.229	-16,8
Margen de EBITDAR s/ ingresos (%) (a)	10,3	1,4	8,9 p.
Margen de Rdo. explotación s/ ingresos (%) (a)	-0,1	-10,5	10,4 p.
Ingreso de explotación / AKO (cts. €) (a)	7,65	7,09	7,9
Coste de explotación / AKO (cts. €) (a)	7,66	7,84	-2,3

Indicadores operativos

Asientos-kilómetro ofertados (AKO) (millones)	62.312	62.158	0,2
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT) (millones)	51.242	49.612	3,3
Coefficiente de ocupación (%)	82,2	79,8	2,4 p.
Ingreso de pasaje / PKT (cts. €) (g)	6,54	6,32	3,4
Ingreso de pasaje / AKO (cts. €) (g)	5,38	5,05	6,5
Plantilla equivalente	20.103	20.671	-2,7
Nº de aviones operativos al final del periodo	112	109	2,8
Utilización media flota (horas / avión / día)	10,5	10,3	2,1

n.s.: no significativo.

(*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en euros.

(a) Incluyen únicamente las partidas recurrentes.

(b) Resultado de explotación excluidos los gastos equivalentes al 33% del alquiler de flota (100% del *dry lease* más el 50% del *wet lease*) que sería asimilable a los intereses financieros implícitos en las cuotas.

(c) Agrega el resultado de explotación (recurrente) y los resultados no recurrentes.

(d) Excluido el valor de los instrumentos financieros para cobertura de riesgos.

(e) Endeudamiento neto de balance: Deudas con entidades de crédito y obligac. por arrendamientos financieros - Saldo de disponible ajustado.

(f) Endeudamiento neto ajustado: Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota anualizados x 8

(g) Calculados con los ingresos de pasaje generados por los vuelos operados durante el periodo, que no incluyen los ingresos derivados de la cancelación de anticipos de clientes y otras regularizaciones contables de menor cuantía.



Hechos significativos del periodo

- En el ejercicio 2010 el resultado consolidado después de impuestos se situó en 89 millones € de beneficios, frente a unas pérdidas de 273 millones € registradas en el año anterior. El resultado antes de impuestos ascendió a 95 millones €, que mejoró en 531 millones € con relación a las pérdidas de 2009.
- El EBITDAR generado fue de 493 millones €, 431 millones € por encima del año anterior, resultando un margen sobre ingresos del 10,3% en 2010, que mejoró en 8,9 puntos porcentuales el obtenido en 2009. El resultado de explotación se optimizó en 460 millones € respecto al de 2009, situándose en 3 millones € de pérdidas. Este resultado hubiera sido claramente positivo de no ser por las excepcionales alteraciones operativas que causaron la nube de cenizas procedentes del volcán islandés en abril y mayo, y el conflicto laboral de los controladores aéreos en España registrado desde mayo y que culminó en diciembre con el cierre del espacio aéreo español durante dos días.
- Los ingresos de explotación aumentaron un 8,2% respecto al año anterior, con un mayor crecimiento en el segundo semestre (13,4%) y subidas en todos los segmentos de negocio. Los ingresos de transporte (pasaje y carga) se incrementaron un 8,9% impulsados por el crecimiento del tráfico en el sector de largo radio.
- El ingreso de pasaje unitario (por AKO) se incrementó un 6,5% respecto al año anterior, con una mejora de 2,4 puntos en el coeficiente de ocupación, que alcanzó el 82,2%, y una subida del 3,4% en el ingreso medio por PKT, a pesar del impacto del crecimiento de la etapa media de pasaje (7,8%).
- El coste unitario de explotación disminuyó un 2,3% respecto al ejercicio 2009 debido principalmente al menor coste de combustible y a las medidas de contención de gastos aplicadas.
- La plantilla media descendió un 2,7% respecto al año anterior, y la utilización de la flota se incrementó un 2,1%, alcanzando 10,5 horas por avión y día. La productividad de la plantilla, medida en AKO por empleado, mejoró un 3,1%.
- La posición patrimonial de la compañía se eleva a 2.132 millones € a 31 de diciembre de 2010, superando en un 37,5% a la del cierre del pasado ejercicio, gracias en parte a la puesta en valor de la participación en Amadeus IT Holding, S.A. tras la salida a Bolsa de esta sociedad, a la revalorización de la participación en British Airways y a la mejora del resultado. El endeudamiento neto ajustado se ha reducido un 16,8% debido a la disminución del gasto por arrendamiento de flota y al aumento del saldo de disponible..
- Iberia, American Airlines y British Airways firmaron el Acuerdo de Negocio Conjunto definitivo, que les permite cooperar en la explotación de las rutas del Atlántico Norte a partir de octubre de 2010.
- El 8 de octubre la Sociedad dominante vendió un total de 6,71 millones de acciones de Amadeus, que representan un 1,5% del capital social de esta sociedad, colocándolas en el mercado a un precio de 13,5 € por acción. Con esta operación el Grupo obtuvo un beneficio bruto de 90 millones €. Después de esta desinversión, la Sociedad dominante mantiene una participación del 7,5% en el capital de Amadeus.
- Durante el año 2010 se fueron completando todos los pasos requeridos para formalizar la fusión entre Iberia, Líneas Aéreas de España y British Airways Plc, cuyas líneas principales fueron establecidas en el acuerdo vinculante firmado en noviembre de 2009, y posteriormente desarrolladas en el contrato definitivo suscrito el 8 de abril de 2010. Ambas aerolíneas han pasado a ser propiedad de una nueva sociedad 'holding' denominada International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG). El 27 de octubre la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) y el organismo homólogo británico -Financial Services Authority (FSA) aprobaron el documento de registro. El 29 de noviembre la operación fue aprobada por las respectivas Juntas Generales de Accionistas de ambas compañías aéreas. Finalmente, el proceso de integración culminó el 24 de enero de 2011, con el inicio de la cotización de los títulos de IAG en la Bolsa de Londres y en las Bolsas Españolas, en sustitución de las acciones de Iberia y British Airways, que cotizaron hasta el día 20 de enero.



Estadísticas operativas del negocio de transporte

Estadísticas operativas (a)	2010	2009	% (*)
Pasaje			
AKO (millones)	62.312	62.158	0,2
Doméstico	7.703	8.492	-9,3
Medio radio	14.690	15.641	-6,1
Europa	12.586	13.586	-7,4
África y Oriente Medio (b)	2.103	2.055	2,3
Largo radio	39.919	38.025	5,0
PKT (millones)	51.242	49.612	3,3
Doméstico	5.709	6.091	-6,3
Medio radio	11.242	11.823	-4,9
Europa	9.638	10.314	-6,5
África y Oriente Medio (b)	1.604	1.509	6,3
Largo radio	34.291	31.698	8,2
Coefficiente de ocupación (%)	82,2	79,8	2,4 p.
Doméstico	74,1	71,7	2,4 p.
Medio radio	76,5	75,6	0,9 p.
Europa	76,6	75,9	0,7 p.
África y Oriente Medio (b)	76,3	73,4	2,8 p.
Largo radio	85,9	83,4	2,5 p.
Carga			
TKO (millones)	1.876	1.684	11,4
TKT (millones)	1.314	1.021	28,7
Coefficiente de ocupación (%)	70,0	60,7	9,4 p.
Ingresos de pasaje (c)			
Ingresos (millones de €)	3.351	3.137	6,8
Ingreso medio / AKO (cts. €)	5,38	5,05	6,5
Ingreso medio / PKT (cts. €)	6,54	6,32	3,4

(*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en unidades.

(a) Estadísticas de tráfico comercial.

(b) Excepto Sudáfrica, que está incluida en el sector "Largo Radio".

(c) Los ingresos de pasaje incluyen únicamente los ingresos generados por los vuelos operados durante el periodo. Por consiguiente, excluyen los ingresos derivados de la cancelación de anticipos de clientes y otras regularizaciones contables de menor cuantía.

AKO: Asientos-kilómetro ofertados; PKT: Pasajeros-kilómetro transportados;

TKO: Toneladas-kilómetro ofertadas; TKT: Toneladas-kilómetro transportadas.

Las variaciones del coeficiente de ocupación están expresadas en puntos porcentuales

2010 ha sido un año de recuperación para el sector. De acuerdo con las últimas previsiones realizadas en diciembre por la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), el volumen de pasajeros aumentó en 2010 un 8,9% en comparación con 2009 y el volumen de carga se incrementó un 18,5%. Además, los viajes en primera clase y business se recuperaron, mejorando las rentabilidades para las compañías aéreas. Según los últimos datos de IATA (Route Tracker Noviembre 2010) el

tráfico internacional de pasajeros en primera clase y Business, en el acumulado a noviembre de 2010, se incrementó un 9,3% en relación al mismo periodo de 2009.

En el mes de diciembre, IATA estimó unos beneficios para el sector aéreo en 2010 por valor de 15.100 millones de dólares (11.220 millones de euros). Esta mejora obedece principalmente a la mejora de las condiciones económicas, a pesar de la crisis europea, que han impulsado un crecimiento del mercado más sólido. No obstante, durante el año continuaron las diferencias por regiones, destacando la debilidad del sector aéreo europeo, con una previsión de beneficios para 2010 de 400 millones de dólares (297 millones de euros). La industria más rentable fue la de Asia-Pacífico, con beneficios de 7.700 millones de dólares (893 millones de euros). Las aerolíneas estadounidenses ganaron unos 5.100 millones de dólares (3.973 millones de euros), gracias a los recortes de capacidad aplicados desde 2008 y en Latinoamérica las aerolíneas ganarán 1.200 millones de dólares (893 millones de euros). Las compañías de Oriente Próximo registraron beneficios por valor de 700 millones de dólares (520 millones de euros).

El mercado España-Latinoamérica creció un 0,3%, siendo la evolución del Grupo Iberia en este segmento muy positiva al incrementarse en 4,7 puntos. En cuanto a las cuotas de oferta (AKO) el Grupo Iberia ganó cuota junto con Air Europa y LAN. El mercado Europa-Latinoamérica creció significativamente (4,8%) y el Grupo Iberia creció en paralelo y alcanzó una cuota del 20,7% manteniendo y reforzando el liderazgo en este mercado.

En el conjunto de la red el tráfico del Grupo Iberia, medido en pasajeros-kilómetro transportados (PKT), aumentó un 3,3% respecto al año anterior, con un incremento del 0,2% en el volumen de oferta, medido en asientos-kilómetro ofertados (AKO). Los aumentos de demanda (8,2%) y de capacidad ofertada (5,0%) en los vuelos de largo radio, fueron parcialmente contrarrestados por las reducciones de PKT (-5,4%) y de AKO (-7,2%) en la operación de corto y medio radio. Gracias a la eficaz gestión de la capacidad, los coeficientes de ocupación mejoraron en todos los sectores, llevando a una subida de 2,4 puntos porcentuales en el nivel medio de toda la red, que alcanzó el 82,2%.

El tráfico aéreo fue recuperándose en los mercados durante el año 2010 y, en consecuencia, la compañía fue ampliando gradualmente el volumen de oferta, incorporando aviones de mayor capacidad o aumentando el número de frecuencias en algunas rutas, y abriendo nuevos destinos. Así, a finales de marzo Iberia reinició los vuelos directos con Washington, incorporó a su red internacional los destinos de Ammán (Jordania) y Damasco (Siria) desde julio, Orán (Argelia) desde septiembre, y Córdoba (Argentina) y San Salvador (El Salvador) a partir de octubre. También empezó a operar vuelos directos entre Madrid y Panamá desde octubre, y entre Tenerife y París desde noviembre. El siguiente cuadro refleja las variaciones interanuales de oferta y tráfico de los cuatro trimestres para el conjunto de la red:

Var. 2010/2009	Ene - Mar	Abr - Jun	Jul - Sep	Oct - Dic
AKO (en %)	-6,6	-2,2	3,4	6,4
PKT (en %)	-1,2	-0,7	7,7	7,0

En el segundo trimestre la actividad aérea de la compañía se vio afectada por el cierre temporal de gran parte del espacio aéreo europeo, como consecuencia de la nube de ceniza volcánica procedente de Islandia (883 vuelos cancelados en abril y mayo). También en diciembre el tráfico aéreo se vio impactado por el cierre del espacio aéreo español debido al paro de los controladores y por el temporal de frío y nieve que sufrió Europa.

El sector de largo radio representó el 64,1% de la capacidad total ofertada por la compañía en el ejercicio 2010 (+2,9 puntos porcentuales respecto al año anterior) y su participación en el tráfico total ascendió al 66,9% (+3,0 puntos). Debido a este mayor protagonismo del largo radio, la etapa media de pasaje del conjunto de la red se incrementó un 7,8% respecto a 2009, situándose en 2.559 kilómetros. La compañía incrementó de forma significativa su volumen de oferta en algunos de sus principales destinos de América Centro (México, Perú y Colombia) y también en Sudáfrica, con un crecimiento generalizado de la demanda. Así, el coeficiente de ocupación del sector de largo radio mejoró 2,5 puntos porcentuales, hasta alcanzar el 85,9%.

En el sector de medio radio internacional el coeficiente de ocupación mejoró 0,9 puntos respecto al año anterior, hasta alcanzar el 76,5% en 2010. Oferta y demanda disminuyeron un 6,1% y un 4,9% respectivamente en el acumulado anual, si bien la reducción fue menor en el segundo semestre (-3,1% para ambos indicadores). Una parte de esos descensos se debió al efecto de los últimos ajustes en líneas punto a punto realizaron durante el ejercicio 2009. Si consideramos únicamente los

vuelos con origen o destino en el aeropuerto de Madrid-Barajas, los AKO y los PKT disminuyeron un 3,3% y un 2,3% con relación al año anterior.

En el **sector doméstico** el nivel de ocupación se situó en el 74,1%, mejorando 2,4 puntos respecto a 2009, con disminuciones del 9,3% en el volumen de oferta y del 6,3% en el tráfico. En los vuelos entre Barcelona y Madrid la demanda aumentó un 2,8% frente a una reducción del 15% en los AKO, y el coeficiente de ocupación mejoró 11,8 puntos porcentuales, situándose en el 68,2%.

El **tráfico de carga**, medido en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), aumentó un 28,7% respecto a 2009 en el conjunto de la red, con crecimientos significativos en todos los sectores internacionales, mejorando el coeficiente de ocupación de carga 9,4 puntos porcentuales, hasta alcanzar el 70%.



Cuenta de resultados consolidada

millones de €	2010	2009	% (*)
Resultado de las operaciones (a)	-26	-475	94,8
Ingresos de las operaciones	4.837	4.458	8,5
Importe neto cifra de negocios	4.582	4.231	8,3
Ingresos de pasaje (b)	3.594	3.342	7,5
Ingresos de carga	302	234	28,8
Ingresos de handling	271	266	1,7
Asistencia técnica a compañías aéreas	334	310	8,0
Otros ingresos por servicios y ventas	81	79	2,5
Otros ingresos de las operaciones	255	227	12,2
Recurrentes	188	178	5,6
No recurrentes	67	49	34,0
Gastos de las operaciones	4.847	4.930	-1,7
Aprovisionamientos	1.342	1.410	-4,8
Combustible de aviones	1.071	1.184	-9,6
Repuestos para flota	237	191	24,2
Material de mayordomía	20	19	2,6
Otros aprovisionamientos	14	16	-12,5
Gastos de personal	1.332	1.348	-1,2
De los que: No recurrentes	38	51	-25,5
Dotación a la amortización	174	176	-1,1
Otros gastos de las operaciones	1.999	1.998	0,0
Alquiler de flota	322	349	-7,9
Mantenimiento flota (subcontratos)	200	202	-0,8
Gastos comerciales	167	150	10,5
Servicios de tráfico, costes de escala e incidencias	397	397	-0,1
Tasas de navegación	252	252	-0,3
Servicio a bordo	71	66	6,5
Sistemas de reservas	136	134	1,6
Otros gastos	454	446	1,8
De los que: No recurrentes	36	8	n.s.
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	-16	-3	n.s.

n.s.: no significativo.

(*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en euros.

(a) El resultado de las operaciones incluye, además de los resultados de explotación (recurrentes), los ingresos y gastos no recurrentes, así como el deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado.

(b) Los ingresos de pasaje contables incluyen el reconocimiento como ingreso de los billetes vendidos no volados (caducados), contabilizados previamente en el pasivo circulante como anticipo de clientes, junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

millones de €	2010	2009	% (*)
Resultados financieros	98	32	213,1
Ingresos financieros	27	64	-57,8
Gastos financieros	34	40	-15,0
Resultados por diferencias de cambio	6	-17	n.s.
Otros ingresos y gastos	99	25	295,3
Participación en resultados de empresas asociadas	23	8	196,2
Resultado antes de impuestos	95	-436	n.s.
Impuestos	-6	162	n.s.
Resultado consolidado	89	-273	n.s.
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	89	-273	n.s.
Atribuible a intereses minoritarios	0	-0	n.s.
Beneficio básico por acción (euros)	0,096	-0,295	n.s.

n.s.: no significativo.

(*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en euros.

Número medio ponderado de acciones en circulación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en el periodo enero-diciembre: 925.204.966 en 2010 y 925.204.737 en 2009.

Ingresos de las operaciones

Pasaje - En el ejercicio 2010 los ingresos de pasaje totales aumentaron en 252 millones € con relación al año anterior, de los que 214 millones corresponden a los ingresos por billetes volados en el periodo. El incremento de los "Otros ingresos de pasaje" (38,6 millones) procede principalmente de la cancelación de anticipos de clientes por billetes no utilizados, de programas de fidelización (Iberia Plus y acuerdos *frequent-flyer* con otras compañías) y de los ingresos por cobro de equipaje.

Ingresos de pasaje	Ingresos (millones de €)			Ing. / PKT	Ing. / AKO
	2010	2009 (**)	Var. %	Var. %	Var. %
Largo radio	1.809	1.538	17,6	8,8	12,1
Medio radio internacional	878	890	-1,4	3,7	5,0
Doméstico	664	709	-6,4	-0,1	3,2
Total red (a)	3.351	3.137	6,8	3,4	6,5
Otros ingresos de pasaje (b)	243	205	18,9	n.a.	n.a.
Total (b)	3.594	3.342	7,5	n.a.	n.a.

n.a.: no aplicable.

(a) Corresponden a los ingresos generados por los vuelos operados durante el periodo.

(b) Incluyen los ingresos por billetes vendidos no volados (caducados), los ingresos derivados de acuerdos de programas de fidelización y otras regularizaciones contables de menor cuantía.

Los ingresos de pasaje por billetes volados en 2010 se incrementaron un 6,8% en el conjunto de la red, gracias al significativo aumento de los ingresos en los vuelos de largo radio, sector en el que el Grupo desarrolló la ampliación de oferta, obteniendo una respuesta muy favorable de la demanda.

En el **conjunto de la red** el ingreso medio por PKT (*yield*) aumentó un 3,3% respecto al año anterior, que unido a la mejora del coeficiente de ocupación (+2,4 puntos), llevó a un incremento del 6,5% en el ingreso unitario por AKO, correspondiendo 2,0 puntos de esta subida al efecto positivo de la apreciación del dólar y otras monedas respecto al euro. El fuerte crecimiento de la etapa media de pasaje (+7,8%) tuvo un impacto negativo estimado de 3,6 puntos porcentuales en esas variaciones del *yield* y del ingreso unitario.

Los ingresos del sector de **largo radio** superaron en un 17,6% a la cifra del pasado ejercicio, debido a los incrementos del 8,2% en el volumen de tráfico y del 8,8% en el ingreso medio por PKT en este sector. El ingreso unitario por AKO aumentó un 12,1% respecto al año anterior (un 9,2% si descontamos el efecto de la depreciación del euro), en parte impulsado por un aumento del número de pasajeros en la clase Business Plus (8,2%).

El ingreso unitario por AKO también se incrementó en los sectores de medio radio internacional (+5,0%) y doméstico (+3,2%), en este último caso impulsado por la mejora del nivel de ocupación.

Carga - Se situaron en 301,5 millones € en 2010, con una subida del 28,8% respecto al ejercicio anterior debido fundamentalmente al aumento del volumen de carga transportada, en un entorno de fuerte recuperación de la demanda en los mercados internacionales, después de las caídas registradas durante la primera mitad de 2009. El ingreso unitario por tonelada-kilómetro ofertada (TKO) se incrementó un 18,3% con relación al año anterior, gracias principalmente a la mejora del coeficiente de ocupación de carga (+9,4 puntos). El ingreso medio por TKT aumentó un 2,3% en el acumulado anual, con una evolución positiva desde principios de año. La participación de los ingresos de carga en la cifra total de ingresos de las operaciones aumentó un punto porcentual, hasta alcanzar el 6,2% en el ejercicio 2010.

Handling - Los ingresos de handling a terceros se incrementaron un 1,7% respecto a 2009. Iberia Airport Services (sin incluir las UTE en las que participa la compañía) aumentó el volumen de producción a terceros, medido en aviones ponderados atendidos (APA), un 1,6%, destacando el crecimiento de actividad para Vueling. Si consideramos también la producción para la Sociedad dominante, el número total de APA se situó en 343.186 (-1%), y el número de pasajeros atendidos ascendió a 74,1 millones (+1,6% con relación al ejercicio anterior).

Mantenimiento - Los ingresos por servicios de asistencia técnica a flotas de terceros aumentaron un 8,0% respecto al año anterior, hasta alcanzar los 334 millones €, debido principalmente al aumento de la facturación por revisiones de motor y por otros servicios de asistencia en talleres, y parcialmente favorecido por la apreciación del dólar en el segundo semestre del año.

Otros ingresos por servicios y ventas - Incluye los ingresos por utilización de sistemas de reservas, servicios en las terminales de carga, facturación neta de puntos con empresas asociadas al programa Iberia Plus, otras ventas diversas y servicios de formación. Su importe agregado aumentó un 2,5% respecto al año anterior, situándose en 81 millones €.

Otros ingresos de las operaciones - Los **recurrentes** (comisiones, alquileres, trabajos realizados por la empresa para su activo y otros ingresos diversos) ascendieron a 188 millones € en el ejercicio 2010, subiendo un 5,6% respecto a 2009. Esa cifra incluye 24 millones € por recuperación de provisiones para grandes reparaciones de flota, superando en 14 millones € al importe registrado por este concepto en el año anterior. Los ingresos de las operaciones **no recurrentes** se situaron en 67 millones € en el ejercicio 2010 (frente a 49 millones en 2009), que incluyen 33 millones procedentes de la recuperación de provisiones tras cuatro sentencias del Tribunal Supremo que eximen a la compañía de pagar varias liquidaciones de Aduanas correspondientes al periodo comprendido entre 1998 y 2000. El resto de los ingresos no recurrentes corresponden principalmente a la recuperación parcial del fondo de pensiones de los pilotos.

Gastos de las operaciones

Combustible - El gasto por consumo de combustible del Grupo Iberia, que representa un 22,4% de los gastos de explotación totales, se situó en 1.071 millones € en el ejercicio 2010, un 9,6% por debajo del gasto registrado en el mismo periodo del año anterior, debido fundamentalmente al descenso del precio medio después de coberturas, parcialmente contrarrestado por el impacto de la depreciación del euro respecto al dólar americano, que incrementó el gasto un 5,7% respecto a 2009. El coste unitario (por AKO) del combustible disminuyó un 9,8% en 2010 respecto al años anterior.

El precio del queroseno de aviación en los mercados (JET CIF NWE) osciló entre 630 y 780 dólares por tonelada durante el primer semestre, manteniéndose relativamente estable en torno a los 700 dólares durante el tercer trimestre. A partir de entonces se inició una tendencia alcista que le llevó a situarse en torno a los 830 dólares por tonelada a finales diciembre, con una cotización media de 788 dólares en el cuarto trimestre. Todo ello se tradujo en un precio medio del queroseno de aviación en el mercado, para el ejercicio 2010, de 724 dólares por tonelada, un 28% superior a su cotización media del año anterior. Durante todo el ejercicio las cotizaciones han permanecido siempre por encima de las de 2009, aunque el diferencial se estrechó en el tercer trimestre del ejercicio.

Personal - Los gastos recurrentes descendieron un 0,2% en el ejercicio 2010, gracias a la disminución del 2,7% en la plantilla media del Grupo, que se situó en 20.103 empleados equivalentes, y a la congelación salarial acordada con más del 90% de la plantilla. Las plantillas medias de los Tripulantes Técnicos y de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros se redujeron un 2,6% y un 4,7% respectivamente. Los gastos de personal no recurrentes ascendieron a 38 millones € en el ejercicio 2009, correspondiendo 35 millones a una dotación extraordinaria destinada a, en el marco del ERE en vigor, profundizar en la racionalización y optimización del número de empleados y del coste unitario de los mismos. El coste de personal unitario (por AKO) disminuyó un 0,4% con relación al ejercicio 2009.

Plantilla equivalente (a)	2010	2009	%
Tierra	14.986	15.336	-2,3
Vuelo	5.117	5.335	-4,1
Total	20.103	20.671	-2,7

(a) Suma de las plantillas medias, en términos de empleados equivalentes, de Sociedad dominante (incluyendo personal cedido a las UTE), CACESA, ALAER y Binter Finance.

Alquiler de flota - En el ejercicio 2010 se redujo un 7,9% respecto al año anterior. Una parte del ahorro (15 millones) corresponde a la producción contratada en wet lease en 2009 (1,3 aviones A340 de media en el periodo), modalidad que la compañía no opera desde agosto de 2009. Los costes por arrendamientos operativos de flota de pasaje disminuyeron en 9 millones, debido a las diferencias por operaciones de cobertura. El gasto por alquiler de plazas a otras compañías descendió en casi 2 millones €, y el gasto por alquiler de aviones de carga se mantuvo en el mismo importe que el ejercicio anterior. En términos unitarios, el coste del alquiler de flota se situó en 0,52 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 8,1% respecto a 2009.

Amortizaciones - Disminuyeron un 1,1% en el 2010, correspondiendo en su mayor parte a menores dotaciones para amortización de aviones, equipos informáticos, equipos en los aeropuertos y vehículos. En términos unitarios, el coste agregado de alquiler de flota y amortizaciones disminuyó un 5,8% con relación al año anterior, situándose en 0,79 céntimos de euro por AKO.

El siguiente cuadro muestra la composición de la **flota operativa** del Grupo Iberia:

Flota operativa (a)	Diciembre 2010	Diciembre 2009
Largo radio	35	32
Propiedad	6	6
Arrendamiento financiero	3	1
Arrendamiento operativo	26	25
Wet lease	0	0
Corto y medio radio	77	77
Propiedad	3	2
Arrendamiento financiero	10	10
Arrendamiento operativo	64	65
Wet lease	0	0
Total	112	109
Propiedad	9	8
Arrendamiento financiero	13	11
Arrendamiento operativo	90	90
Wet lease	0	0

(a) Refleja el número de unidades de flota de pasaje operativa, sin incluir los aviones temporalmente inactivos o parados.

La compañía ha retomado el plan de renovación de su flota en el ejercicio 2010 tras más de un año de interrupción debido a la reducción de capacidad decidida para afrontar la crisis. Tres aviones Airbus A340/300 en arrendamiento operativo, que al cierre de 2009 estaban en servicio, fueron devueltos, y se incorporaron a la operación cinco aviones Airbus A340/600 (en marzo, abril, dos en junio y uno en julio), de los que tres operaban en arrendamiento operativo y dos en arrendamiento financiero a 31 de diciembre. Así, la Sociedad dominante amplió el volumen de capacidad disponible en la operación de largo radio, pues el modelo A340/600 ofrece 342 asientos en la configuración actual, frente a las 254 plazas de la versión 300. Adicionalmente, al cierre del ejercicio 2010 el Grupo tenía parados pendientes de devolución un avión A-320 y un avión A-340-300 operados en régimen de arrendamiento operativo.

Respecto a la flota operativa de corto y medio radio, en febrero fue reincorporado un avión A320 en propiedad que había estado inactivo desde octubre de 2009, y en marzo entraron dos nuevos aviones A319 en arrendamiento operativo, reemplazando a tres unidades (un A319 y dos A320, uno de los cuales no estaba operativo al cierre del ejercicio 2009) que fueron devueltas al propietario al finalizar su periodo de arrendamiento.

Mantenimiento de flota - El coste agregado de los servicios externos de mantenimiento, consumos de repuestos de flota y dotaciones a las provisiones para grandes revisiones aumentó un 11,3% respecto al gasto de 2009, situándose en 437 millones €, debido, además del impacto del tipo de cambio €/\$, al

aumento del volumen de actividad en los servicios de asistencia técnica, que motivó, sobre todo, un incremento significativo del consumo de repuestos de motores CFM56.

Comerciales - Aumentaron un 10,5% en el ejercicio 2010, al incrementarse las comisiones e incentivos a las agencias debido al aumento de los ingresos por transporte y al cambio en el mix de origen de la venta (mayor crecimiento en mercados exteriores, fundamentalmente Latinoamérica, que implican unos mayores costes por comisiones). También aumentaron los costes de publicidad en medios, después de la drástica reducción producida en 2009 para ajustar los costes ante la grave crisis de ingresos y resultados.

Servicios de tráfico, costes de escala y de incidencias - En el año 2010 apenas variaron (-0,1%) respecto a 2009, debido a su vinculación con el volumen de actividad aérea, que, medida en AKO, tan solo se incrementó un 0,2%. En términos unitarios (por AKO), el coste descendió un 0,3% en el acumulado del año.

Tasas de navegación - El gasto disminuyó un 0,3% en el ejercicio 2010, al ser mayor el impacto positivo de la menor actividad (medida en despegues) que el efecto negativo derivado de la subida de precios. El coste unitario (por AKO) se redujo un 0,5% respecto a 2009.

Servicio a bordo - En el acumulado del año, el gasto aumentó en 5 millones € (un 6,5%) respecto a 2009, debido al incremento de los costes de las comidas a bordo, motivado principalmente por el aumento del 7,3% en el número de pasajeros totales en los vuelos de largo radio, y por la mejora del *mix* de clases en el conjunto de la red.

Sistemas de reservas - El gasto aumentó un 1,6% en 2010, motivado por el aumento del precio medio y, en menor medida, por la apreciación del dólar. Si tenemos en cuenta el incremento en los ingresos por sistemas de reservas (6,7%), el gasto neto disminuyó un 1,5% respecto a 2009

Otros gastos - Los **recurrentes** registraron un descenso de 20 millones € (un -4,6%) con relación al acumulado a diciembre de 2009, principalmente por la ejecución de las iniciativas diseñadas en el marco del Plan de Reducción de Gastos (PRG). Adicionalmente, se registraron diversos gastos **no recurrentes** que totalizaron 36 millones €, que en su mayor parte corresponden a los servicios de profesionales independientes requeridos por las operaciones corporativas, junto a algunas provisiones.

Resultados financieros y otros no operativos



Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado - Presentó un saldo negativo de 16 millones € en 2010, debido a gastos extraordinarios por devolución de aviones y provisiones de ajuste de valor de la flota, que fueron parcialmente compensados por beneficios netos procedentes de venta de inmovilizado, principalmente elementos de flota. En el ejercicio 2009 se registró un saldo negativo de 3 millones €, que se debió principalmente a pérdidas procedentes de baja de rotables.

Resultado financiero - Ascendió a 98 millones € de beneficios en 2010, superando en casi 66 millones € al saldo del año anterior. Los ingresos financieros se situaron en 27 millones €, disminuyendo en 37 millones € debido principalmente al descenso de los ingresos por imposiciones a corto plazo, afectados por la bajada de los tipos de interés. La mayor parte de esa reducción fue compensada por una disminución de 6 millones € en los gastos financieros y por una mejora de 23 millones € en el saldo neto de las diferencias de cambio.

El resultado financiero también incluye "Otros ingresos y gastos" (beneficios por enajenación de instrumentos financieros y valor de coberturas no eficaces) cuyo resultado neto agregado se situó en 99 millones € en el ejercicio 2010, frente a un saldo de 25 millones € registrado en el año anterior. La venta de 6,71 millones de acciones de Amadeus IT Holding, S.A. en octubre de 2010 generó un beneficio bruto de 90 millones €. En 2009 el saldo de "Otros ingresos y gastos" incluyó una plusvalía de 20,5 millones € resultante del canje de acciones de Clickair y Vueling en la operación de fusión de ambas sociedades.

Participación en los resultados de las asociadas - Registró un saldo positivo de 23 millones € en el año 2010, superando en 15 millones € a los resultados de 2009, debido principalmente a la mejora en los beneficios de Vueling, compañía en la que la Sociedad dominante tiene una participación del 45,85% desde julio de 2009.



Estado de situación financiera consolidado

millones de €	31-Dic-2010	31-Dic-2009	% (*)
ACTIVO	6.013	5.046	19,2
Activo no corriente	3.066	2.362	29,8
Activos intangibles	46	50	-7,8
Inmovilizado material	1.145	1.046	9,4
Participaciones en asociadas	157	134	17,2
Inversiones financieras	1.121	497	125,6
Activos por impuestos diferidos	597	635	-6,0
Activo corriente	2.947	2.684	9,8
Activos mantenidos para la venta	0	9	-100,0
Existencias	215	215	-0,2
Deudores	561	478	17,4
Activos financieros corrientes	1.285	1.088	18,1
Periodificaciones / Otros activos corrientes	11	9	25,5
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	875	886	-1,2
PASIVO	6.013	5.046	19,2
Patrimonio neto	2.132	1.551	37,5
Patrimonio neto atribuido a la entidad dominante	2.129	1.548	37,5
Intereses minoritarios	3	3	1,5
Pasivo no corriente	1.958	1.732	13,0
Provisiones	1.122	1.209	-7,2
Deudas y otros pasivos financieros	435	301	44,4
Pasivos por impuestos diferidos	191	7	n.s
Otras periodificaciones a largo plazo	210	215	-2,2
Pasivo corriente	1.923	1.763	9,1
Deudas a corto plazo / Pasivos financieros corrientes	251	295	-15,0
Anticipos de clientes	451	389	15,9
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	1.209	1.075	12,5
Otros pasivos corrientes	12	4	180,0

n.s.: no significativo.

(*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en euros.

Patrimonio neto - Asciede a 2.132 millones € a 31 de diciembre de 2010, 581 millones por encima de la cifra del cierre del ejercicio anterior. Este aumento se debe, principalmente, al ajuste derivado de la actualización del valor de la participación del 7,5% que la Sociedad dominante mantiene a 31 de diciembre en Amadeus IT Holding, S.A., tras la salida a Bolsa de esta sociedad en mayo de 2010. También se actualizó el valor de la participación que la Sociedad dominante tenía en British Airways, cuyas acciones se revalorizaron un 45,8% en 2010.

Saldo de disponible - Se situó en 2.160 millones € a cierre de 2010, superando en un 9,3% el saldo a 31 de diciembre de 2009. Si excluimos la valoración de las operaciones de cobertura incluida en el saldo de los activos financieros corrientes, el saldo de disponible ajustado se sitúa en 2.073 millones €, aumentando un 8,0% con relación al cierre del año anterior.

Endeudamiento neto de balance - Continúa siendo negativo, esto es, el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo (una vez excluida la valoración de las coberturas) supera al total de las deudas remuneradas, situándose en -1.488 millones € a 31 de diciembre de 2010, mejorando un 4,8% respecto al año anterior. La deuda remunerada de balance aumentó en 83 millones € respecto al cierre de 2009, debido fundamentalmente a los arrendamientos financieros de dos nuevos aviones A340/600.

Endeudamiento neto ajustado - Disminuye un 16,8% debido a la disminución del gasto capitalizado por alquileres de flota y, en menor medida, al aumento del saldo de disponible. El apalancamiento se reduce 11,9 puntos porcentuales respecto a diciembre de 2009.

El siguiente cuadro muestra la evolución de los principales parámetros de la gestión de capital:

Grupo Iberia (millones de euros)	31-Dic-2010	31-Dic-2009	Var. %
Saldo de disponible ajustado (a)	2.073	1.919	8,0
Deuda remunerada de balance (b)	585	502	16,5
Endeudamiento neto de balance	-1.488	-1.417	4,8
Capitalización del alquiler de flota (x8) (c)	2.510	2.658	-5,6
Endeudamiento neto ajustado	1.022	1.229	-16,8
Apalancamiento (d)	32,4%	44,3%	-11,9 p

(*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en euros.

- (a) Activos financieros corrientes más efectivo y otros medios líquidos equivalentes, excluida la valoración de las operaciones de cobertura (87 millones € a 31 de diciembre de 2010 y 55 millones a 31 de diciembre de 2009).
- (b) Incluye deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros corrientes y no corrientes.
- (c) Rentas (dry lease al 100% y resto al 50%) anualizadas X 8.
- (d) Endeudamiento neto ajustado / (Patrimonio neto + Endeudamiento neto ajustado).

Principales riesgos e incertidumbres

El 24 de enero de 2011 comenzaron a cotizar los títulos de **International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG)**, el holding que integra a Iberia y a British Airways. Tras completarse la fusión, ambas compañías comienzan una nueva etapa en su historia, aunque conserven sus respectivas marcas y operación. La integración constituye una excelente oportunidad de crecimiento, otorga un mejor posicionamiento estratégico en una industria extremadamente competitiva y fortalece la situación financiera del grupo, que dispone de una mayor capacidad inversora y más posibilidades de diversificación del riesgo.

La evolución del sector aéreo está directamente relacionada con el **crecimiento económico**. Así, uno de los principales riesgos para la compañía está ligado a la consolidación de la recuperación de la demanda aérea en sus mercados estratégicos, que depende de los niveles de empleo, de la confianza por parte de consumidores y empresas, de la disponibilidad de créditos y de la progresión del comercio. El tráfico de negocios es especialmente sensible a la evolución de las condiciones económicas.

El año 2010 confirmó las expectativas de una recuperación económica generalizada aunque desigual por regiones, con un fuerte desarrollo de las economías emergentes y un despegue lento en los países de la OCDE. Según el Fondo Monetario Internacional (FMI), es probable que en 2011 continúe esta pauta de recuperación a dos velocidades. Los mercados emergentes seguirán registrando un notable crecimiento, pero deberán gestionar los riesgos de un posible recalentamiento y de la fuerte afluencia de capitales, en tanto que el crecimiento de las economías avanzadas será reducido y apenas suficiente para combatir el desempleo. Un conjunto de países de Europa, entre ellos España, se enfrentan a un largo y difícil ajuste

macroeconómico. Las proyecciones del FMI señalan que la economía mundial crecerá un 4,2% en el año 2011 (frente a una estimación del 4,8% para 2010), la economía de la Zona del Euro aumentará un 1,5%, el producto interior bruto español crecerá un 0,7%, la economía del Reino Unido lo hará en un 2%, la de Estados Unidos aumentará un 2,3%, mientras que los mercados de América Latina y el Caribe crecerán un 4%.

Las perspectivas de ese desigual crecimiento económico tienen su reflejo en la evolución esperada de la **demanda de transporte aéreo**. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) prevé que durante 2011 el tráfico de pasajeros aumente un 5,2% en el conjunto de la industria aérea comercial (frente a un 8,9% estimado en 2010), mientras que el tráfico de carga se incrementará un 5,5% (en 2010 registró un rebote del 18,5%). Los mayores crecimientos continuaran correspondiendo a las aerolíneas de las principales economías emergentes de Oriente Medio, Asia-Pacífico y América Latina. Por el contrario, las compañías aéreas europeas probablemente generen los menores incrementos de tráfico, que seguirá afectado por la débil recuperación de la demanda interna en Europa y por la incertidumbre sobre la elevada deuda de algunos países. Los operadores europeos probablemente apostarán por el desarrollo del tráfico intercontinental para compensar la debilidad de sus propios mercados.

La demanda de transporte aéreo también puede resultar afectada por posibles atentados terroristas, conflictos bélicos, catástrofes naturales, epidemias, pandemias o inclemencias climáticas. Asimismo, la industria aérea es sensible a decisiones políticas, cambios normativos y aumentos de impuestos. La amplia red de vuelos y la sólida posición financiera de IAG permite amortiguar el impacto que pueda tener sobre sus cuentas un eventual suceso de carácter local o regional.

La rentabilidad de las aerolíneas depende de un adecuado **equilibrio entre oferta y demanda** en el mercado. Las actuales perspectivas indican un mayor crecimiento de la capacidad ofertada en 2011 que en el año anterior, lo que posiblemente tenga un impacto en los niveles de ocupación y en los ingresos unitarios. Es probable que los ingresos por pasajero en 2011 registren niveles similares a los alcanzados en 2010.

La rentabilidad también es muy sensible a otros factores, como son la evolución del **precio del combustible** y de los tipos de cambio de monedas, en especial del dólar americano. El precio medio del queroseno de aviación en los mercados (JET CIF NWE) se situó en torno a los 830 dólares por tonelada métrica en diciembre de 2010, que supone un incremento del 24% respecto al precio medio registrado un año antes. Existe incertidumbre sobre la evolución del precio del combustible.

Las últimas previsiones de IATA (publicadas en diciembre de 2010) apuntan que los resultados de la industria aérea alcanzarán un beneficio neto en torno a 9.100 millones \$ en 2011, algo por debajo de los beneficios estimados para el año 2010 (15.100 \$), teniendo en cuenta las dificultades de algunas economías europeas y la tendencia al alza del precio del combustible. IATA prevé un precio medio del barril de petróleo Brent de 84 dólares en 2011 (alrededor de un 6% por encima del año anterior).

El Grupo Iberia desarrolla múltiples actuaciones en el ámbito del control y gestión de riesgos, estableciendo sistemas que permiten identificar, evaluar, gestionar y mitigar los riesgos principales que afectan a sus distintas actividades. En particular, la Sociedad dominante mantiene un programa de gestión de sus riesgos financieros, con el fin de controlar y disminuir el impacto potencial de las oscilaciones del precio de combustible, de los tipos de cambio y de los tipos de interés en los resultados, y de preservar la liquidez necesaria para sus necesidades de funcionamiento y de tesorería. La Sociedad dominante tiene fijadas posiciones de cobertura del precio del queroseno para el 56% de los consumos previstos en 2011.

Los principales **objetivos estratégicos de IAG** son aumentar los beneficios para los clientes de Iberia y de British Airways, reforzar el liderazgo en sus principales hubs (London Heathrow y Madrid Barajas) y en las rutas transatlánticas, mejorar su posición en los enlaces de Europa con África y Asia y tener unos costes competitivos. Además, IAG ha establecido como objetivo lograr unas sinergias anuales de aproximadamente 400 millones € (antes de impuestos) a partir de la finalización del quinto año posterior a la ejecución de la fusión, con un coste máximo de efectivo de 269 millones € a lo largo del periodo de cinco años. Se prevé que las sinergias sean de aproximadamente el 40% en mejora de ingresos y del 60% en ahorro de costes. Para el año 2011 el objetivo inicial es alcanzar unas sinergias estimadas entre 60 y 65 millones €.

Iberia va a incrementar un 15% el volumen de oferta en los vuelos de **largo radio** en 2011, de acuerdo a los objetivos estratégicos y teniendo en cuenta el buen comportamiento de la demanda en estos mercados. La compañía abrirá nuevas rutas: desde Madrid a Los Ángeles (Estados Unidos) y a Fortaleza y Recife (Brasil); y desde Barcelona a Miami (Estados Unidos) y Sao Paulo (Brasil).

En octubre de 2010 se puso en marcha el importante **Acuerdo de Negocio Conjunto** entre Iberia, American Airlines y British Airways (los tres miembros de la alianza **oneworld**) para la explotación conjunta de los vuelos del Atlántico Norte. En 2011 se completará el desarrollo del Acuerdo, que permitirá a los clientes disponer de más opciones de vuelos y conexiones más sencillas, y facilitará a las tres compañías un mejor posicionamiento estratégico.

Para la red de corto y medio radio el objetivo es poner en marcha un nuevo modelo de operación que permita alimentar la red intercontinental de forma más eficiente y rentable.

Por otra parte, el Grupo seguirá desarrollando diversas actuaciones para la mejora integral de la calidad del producto y la atención al cliente. La mejora de la puntualidad será un factor esencial en este ámbito.

En el mes de abril, la Sociedad dominante firmó el XIX Convenio Colectivo del Personal de Tierra de Iberia, con vigencia desde el 1 de enero de 2009 hasta el 31 de diciembre de 2012. En diciembre de 2010 la Dirección de Iberia y los representantes de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP) en el Comité de Empresa de Vuelo firmaron el XVI Convenio Colectivo que también tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2012. Actualmente, la Dirección mantiene negociaciones con los representantes del Colectivo de Tripulantes Técnicos para acordar los términos de su Convenio Colectivo, cuya vigencia finalizó en diciembre de 2009.

Recursos

- Los principales recursos de la compañía son su flota aérea y su personal.
- El número de empleados, medido en términos de plantilla media, por categoría profesional durante los ejercicios 2010 y 2009, ha sido el siguiente:

	Número de empleados	
	2010	2009
Alta Dirección	10	10
Tierra:		
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	1.110	1.145
Cuerpo General Administrativo	5.181	5.394
Servicios Auxiliares	4.633	4.697
Técnico de Mantenimiento Aeronáutico	2.922	2.930
Otros	1.130	1.160
	14.976	15.326
Vuelo:		
Pilotos	1.548	1.590
Tripulantes de cabina de pasajeros	3.569	3.745
	5.117	5.335
	20.103	20.671

Actividades de Investigación y Desarrollo

Durante 2010 el Grupo no ha realizado inversiones en actividades de investigación y desarrollo.

Durante 2010 el Grupo Iberia continuó desarrollando medidas dirigidas a asegurar la mejora permanente en el ámbito de la gestión medioambiental, como elemento fundamental de su Política de Responsabilidad Corporativa.

También este mismo año el Grupo Iberia ha puesto en marcha un nuevo sistema de gestión medioambiental para dar cumplimiento al régimen europeo de derechos de emisión. El objetivo de este sistema es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero; este mecanismo de mercado fija un techo máximo que limita la cantidad total de emisiones del sector. Así, los operadores aéreos que sobrepasen la cuota máxima de emisiones establecida, deberán comprar permisos a otros operadores o a instalaciones ya sujetas a la normativa. De esta forma, el mercado incentiva económicamente a los más limpios y penaliza a los más contaminantes. Iberia, a través de un grupo de trabajo interno creado al efecto, ha adaptado sus procedimientos a la normativa y está preparada para su cumplimiento a partir de 2012.

Respecto a las operaciones en vuelo, la renovación de las aeronaves menos eficientes, la adopción de nuevas medidas operacionales, así como el ajuste de la programación de vuelos a la nueva demanda, permitieron, un año más, reducir las emisiones acústicas y las que afectan al cambio climático. En este sentido destaca además la participación de Iberia en el programa europeo SESAR para la reordenación del espacio aéreo que, a iniciativa de la Comisión Europea y Eurocontrol, pretende disminuir la congestión de aviones, así como su impacto sobre el medio ambiente. La nueva red de comunicación permitirá reducir el consumo de combustible, y por tanto las emisiones de CO₂, entre un 6% y un 12%.

En relación con las operaciones en tierra, en este periodo se consiguieron importantes mejoras medioambientales a través de los Sistemas de Gestión Medioambiental ISO 14001/AENOR, que Iberia tiene certificados en sus áreas de Aeropuertos y Mantenimiento de aeronaves.

En septiembre de 2010 la Sociedad dominante fue seleccionada, por quinto año consecutivo, para formar parte del Dow Jones Mundial de Sostenibilidad (Dow Jones Sustainability Index), prestigioso índice que reconoce las mejores prácticas en materia económica, social y medioambiental de las mayores empresas del mundo. La compañía forma parte así de un prestigioso grupo al que tan solo pertenecen dos compañías aéreas. La compañía española ha obtenido la máxima puntuación en la dimensión medioambiental.

 **Evolución de la acción de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.**

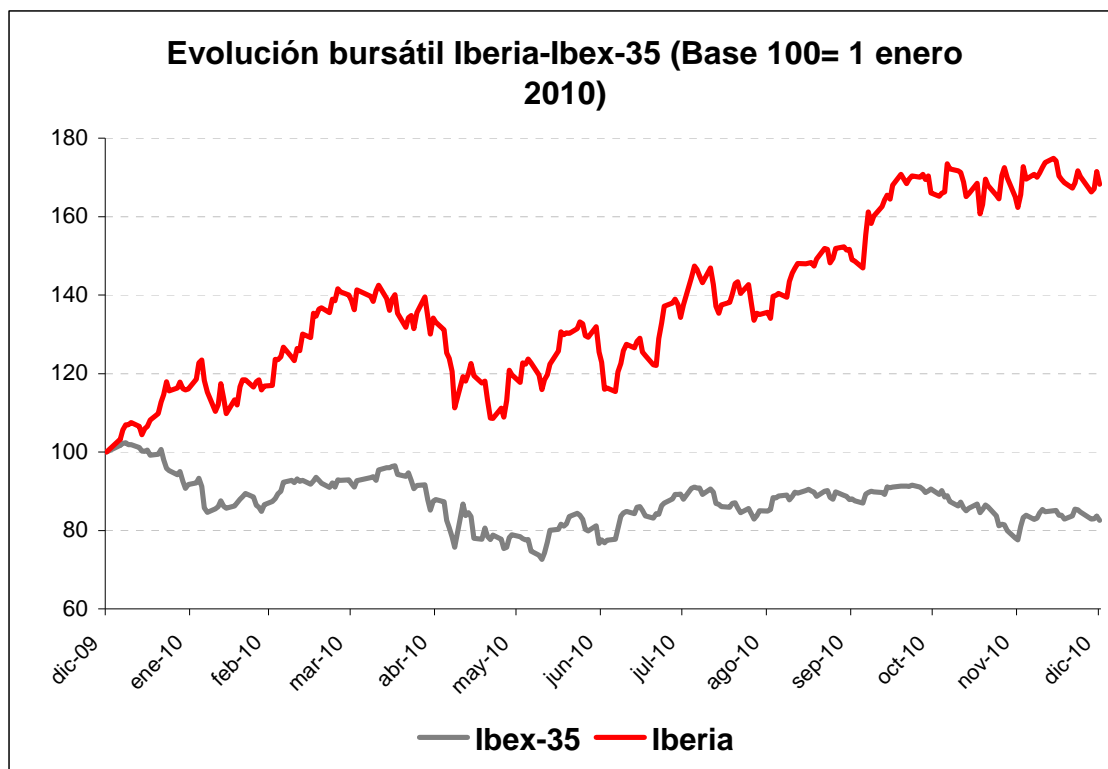
Cotización a 31-diciembre-2010	3,195
Cotización a 31-diciembre-2009	1,899
Variación anual	68,2%
Cotización media anual	2,625
Máximo	3,321
Mínimo	1,961
Volumen medio diario (núm. acciones)	4.921.306
Número de acciones	953.103.008

Todos los valores de la cotización expresados en euros

El Ibex-35 perdió en 2010 el 17,43 %, lastrado por la banca, que fue uno de los sectores más afectados por las tensiones vividas en los mercados ante la desconfianza en la recuperación económica. Las rebajas de calificación que sufrió España por parte de las agencias de medición de riesgos agravaron la situación, si bien, los buenos datos macroeconómicos de Estados Unidos y los positivos resultados de la banca española en los "test de estrés" publicados en verano, animaron al mercado español, evitando así mayores pérdidas.

El tráfico aéreo fue recuperándose en los mercados durante el año 2010, llevando a una clara mejora de los ingresos y a un mayor coeficiente de ocupación. La cotización de las compañías aéreas europeas tuvo una evolución positiva durante el ejercicio.

Entre todas ellas destacó la acción de Iberia, que se revalorizó un 68,2%, impulsada por el proceso de fusión con British Airways, que culminó en enero de 2011, y por el acuerdo de negocio conjunto con British Airways y American Airlines, aprobado en julio de 2010.



Acciones Propias

Durante el ejercicio 2010 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (Sociedad Unipersonal) no ha realizado operaciones con acciones propias. No obstante lo anterior, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha vendido 688 acciones propias, habiéndose amortizado la totalidad de las acciones propias que mantenía con carácter previo a la fusión con BA Holdco, S.A. e IAG.

Hechos posteriores al cierre del ejercicio

El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante “British Airways” e “Iberia” respectivamente) completaron la operación de fusión de las dos compañías para crear un nuevo grupo líder de aerolíneas europeo. Como resultado de la fusión, International Consolidated Airlines Group (IAG), pasó a agrupar los intereses de los dos grupos de aerolíneas. IAG es una compañía española registrada en Madrid el 8 de abril de 2010.

IAG cotiza como *Premium Listing* en el índice FTSE del Reino Unido. Las acciones de IAG se negocian en la Bolsa de Londres y en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia ('Bolsas de Valores Españolas') a través del Sistema de Interconexión Bursátil Español (SIBE).

El grupo IAG espera generar unas sinergias anuales de aproximadamente 400 millones de € a partir de su quinto año de operaciones además de beneficiar a sus accionistas, clientes y empleados. IAG combinará las dos compañías liderando posiciones en el Reino Unido y en España y mejorando su fuerte presencia en los mercados internacionales de larga distancia a la vez que conserva sus marcas individuales y las operaciones de ambas aerolíneas.

Principales condiciones

Bajo los términos de la fusión, las accionistas ordinarios de British Airways recibieron una nueva acción ordinaria de IAG por cada acción ordinaria de British Airways existente y los accionistas de Iberia recibieron 1,0205 nuevas acciones ordinarias de IAG por cada acción ordinaria de Iberia existente. Al término de la operación, los accionistas de British Airways ostentaban el 56% de IAG y los accionistas de Iberia el 44%.

Con anterioridad al 21 de enero de 2011, British Airways poseía el 13,15% del capital social emitido de Iberia e Iberia poseía a su vez el 9,99% del capital social emitido de British Airways. Una vez realizada la fusión, las participaciones cruzadas entre British Airways e Iberia fueron mantenidas o emitidas de nuevo con los mismos derechos económicos y de voto.

Con fines contables se consideró que British Airways fuera el adquirente de Iberia. El valor de IAG fue determinado en base al valor razonable de British Airways, calculado a partir del precio de cotización al cierre de la sesión del 20 de enero de 2011, momento en que se situó en 3,346 € (ó £2,825) por cada una de sus 1.154 millones de acciones en circulación. El precio de compra de Iberia fue calculado en base a los ratios de fusión acordados y el valor de IAG en la fecha de la operación.

Valor de IAG:

Valor razonable de British Airways Plc	3.862
Participación de Iberia en British Airways	(385)
	<u>3.477</u>
Propiedad de accionistas de British Airways en IAG	56%
Valor de IAG	<u><u>6.209</u></u>

Precio de compra:

Valor de IAG	6.209
Propiedad de los accionistas de Iberia en IAG	44%
	<u>2.732</u>
Participación previa de British Airways en Iberia a valor de Mercado	370
Precio de adquisición	<u><u>3.102</u></u>

La asignación del precio de compra no ha finalizado todavía. Se espera que se complete dentro de los 12 meses siguientes a la fecha de fusión de acuerdo con el periodo permitido para revisar estimaciones que establecen las NIIF.

IAG consolidará y reportará los primeros resultados del Grupo IAG para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2011. Los resultados de IAG del primer trimestre incluirán los resultados de British Airways de los tres meses finalizados al 31 de marzo de 2011 y los resultados de Iberia desde la fecha de la fusión.

Publicación resultados consolidados IAG

página dejada intencionadamente en blanco

International Consolidated Airlines Group, S.A.

Cuenta de resultados consolidada para los 12 meses terminados el 31 de diciembre de 2010 (no auditado)

	2010	2009	Incr./ (Dis.)	
€ millones				
Ingresos de tráfico				
Pasaje	12.318	11.202	1.116	10,0%
Carga	1.096	834	262	31,4%
	<u>13.414</u>	<u>12.036</u>	<u>1.378</u>	<u>11,4%</u>
Otros ingresos	1.317	1.370	(53)	(3,9)%
Ingresos no recurrentes	67	50	17	34%
Ingresos	<u>14.798</u>	<u>13.456</u>	<u>1.342</u>	<u>10,0%</u>
Gastos de personal	3.725	3.661	64	1,7%
Gastos de combustible	3.908	4.016	(108)	(2,7)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.571	1.557	14	0,9%
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.162	1.147	15	1,3%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.069	928	141	15,2%
Gastos de alojamiento, equipos de tierra e InformáticaT	633	632	1	0,2%
Gastos comerciales	681	630	51	8,0%
Depreciación, amortización y deterioro	1.025	976	49	5,0%
Gastos de arrendamientos operativos de aeronaves	401	427	(26)	(6,1)%
Alquileres	184	192	(8)	(4,2)%
Diferencias de cambio	(1)	41	(42)	(102,4)%
No recurrentes	215	159	56	35,2%
Gastos totales de explotación	<u>14.573</u>	<u>14.366</u>	<u>207</u>	<u>1,4%</u>
Beneficios/(pérdidas) de explotación	<u>225</u>	<u>(910)</u>	<u>1.135</u>	<u>nm</u>
Costes financieros, incluidas las pérdidas de derivados de combustible	(201)	(156)	(45)	29,0%
Ingresos financieros	53	96	(43)	(44,7)%
Gastos financieros netos correspondientes a pensiones	(38)	(197)	159	(80,7)%
(Gastos) / Ingresos por reconversión de deuda en moneda extranjera	(55)	6	(61)	nm
Pérdidas en la venta de inmovilizado material e inversiones	-	(17)	17	nm
Participación en los beneficios / (pérdidas) calculada según metodo equivalente	20	8	12	nm
Resultado neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta	80	12	68	nm
Beneficios / (pérdidas) antes de impuestos	<u>84</u>	<u>(1.158)</u>	<u>1.242</u>	<u>nm</u>
Impuestos	16	381	(365)	nm
Beneficios / (pérdidas) después de impuestos	<u>100</u>	<u>(777)</u>	<u>877</u>	<u>nm</u>
AKOs	199,228	206,301	(7,073)	(3.4)%
PKTs	157,380	162,055	(4,675)	(2.9)%
Coefficiente de ocupación (%)	79.0%	78.6%	0.4pts	nm
TKTs	5,886	5,499	387	7.0%
Ingresos unitarios de pasaje por AKOs	6.18	5.43	0.75	13.9%
Ingreso unitario de pasaje	7.83	6.91	0.92	13.8%
Ingreso unitario de carga	18.61	15.2	3.41	22.4%
Coste total por AKO	7.31	6.96	0.35	5.0%
Coste de combustible por AKO	1.96	1.95	0.01	0.5%
Coste total excluyendo combustible por AKO	5.35	5.01	0.34	6.8%
Aeronaves en servicio	352	348	4	1.1%
Plantilla media	56,563	59,842	(3,279)	5.5%

***IAG Nota 1:** Las estados financieros combinados han sido preparados unicamente a título informatico. Estos estados financieros combinados se basan en las cuentas de resultados de British Airways e Iberia para los periodos de tres y doce meses terminados en 31 de diciembre de 2010 y 2009, en los balances de situación de 31 de diciembre de 2010 y 2009 y en los estados de origen y aplicación de fondos para los periodos de 12 meses terminados en dichas fechas. Estes estados financieros combinados eliminan transacciones entre compañías del grupo, sin embargo no reflejan ningún ajuste contable requerido por la operación de fusión.

International Consolidated Airlines Group, S.A.
Balance consolidado a 31 de diciembre de 2010 (no auditado)

	2010	2009
€ millones		
Activo no corriente		
Inmovilizaciones materiales		
Flota	7.600	7.196
Inmuebles	1.097	1.099
Equipo	527	537
	9.224	8.832
Intangibles		
Fondo de comercio	47	45
Derechos de aterrizaje	246	227
Software	90	77
	383	349
Inversiones en empresas asociadas	157	134
Inversiones financieras disponibles para la venta	984	330
Activos por impuesto diferido	597	444
Activos derivados de retribuciones a empleados	677	36
Derivados	38	635
Otros activos	247	261
	2.700	1.840
Total activo no corriente	12.307	11.021
Activos corrientes		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	39	49
Activos corrientes y cuentas por cobrar		
Existencias	330	321
Clientes	970	849
Otros deudores	378	488
Derivados	243	104
Otras inversiones financieras	2.560	2.070
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.792	1.471
Total activo corriente	6.312	5.352
Total activo	18.619	16.373
Fondos propios		
Capital	1.082	1.067
Prima de emisión	1.863	1.169
Acciones propias	(4)	(71)
Otras reservas	1.490	1.481
Total Patrimonio Atribuido a la Sociedad Dominante	4.431	3.646
Intereses minoritarios	239	227
Total patrimonio neto	4.670	3.873
Pasivo no corriente		
Deudas a largo plazo	4.497	4.019
Obligaciones de retribuciones a empleados	258	228
Pasivos por impuestos diferidos	1.119	888
Otras provisiones	1.315	1.485
Derivados	39	57
Otros pasivos a largo plazo	590	441
Total pasivo no corriente	7.818	7.118
Pasivo corriente		
Deudas a corto plazo	750	847
Proveedores y Acreedores	4.844	4.170
Derivados	30	78
Pasivos por impuesto corriente	137	105
Provisiones a corto plazo	370	182
Total pasivo corriente	6.131	5.382
Total patrimonio neto y pasivo	18.619	16.373

International Consolidated Airlines Group, S.A.**Estado de flujos de tesorería consolidado correspondiente al periodo de 12 meses terminado el 31 de diciembre de 2010 (no auditado)**

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
€ millones		
Flujos de efectivo de actividades de explotación		
Beneficios/(pérdidas) de explotación	225	(910)
Depreciación, amortización y deterioro	1.058	976
Flujos de efectivo de explotación antes de cambios en el capital circulante	1.283	66
Movimiento neto del capital circulante	244	(323)
Flujo de efectivo de las actividades	1.527	(257)
Intereses pagados	(179)	(166)
Impuestos	6	22
Otros ingresos	(9)	(41)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	1.345	(442)
Flujo de efectivo neto de las actividades de inversión	(557)	(652)
Flujo de efectivo neto de las actividades de financiación	(134)	490
Aumento / (disminución) neto en efectivo, otros activos líquidos equivalentes de efectivo y depósitos remunerados	654	(604)
Diferencias netas por cambio de divisa	157	250
Efectivo, otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados al inicio del periodo	3.541	3.895
Efectivo, otros activos líquidos equivalentes de efectivo y depósitos remunerados al final del periodo	4.352	3.541

*IAG Nota 1