

ANUNCIO DE RESULTADOS DEL PRIMER TRIMESTRE

International Airlines Group (en adelante "IAG" o el "Grupo") ha presentado en el día de hoy, 6 de mayo, los resultados correspondientes al primer trimestre de 2011, excluyendo los primeros 21 días del mes de enero en el caso de Iberia.

IAG- Hechos significativos del período:

- Pérdidas de las operaciones del trimestre finalizado el 31 de marzo de 2011 por importe de 102 millones de euros (2010: pérdidas de explotación: 238 millones de euros)
- Pérdidas antes de impuestos del trimestre por importe de 47 millones de euros (2010: pérdidas antes de impuestos de 273 millones de euros)
- Los ingresos correspondientes al trimestre aumentaron un 15,4%, alcanzando los 3.636 millones de euros (2010: 3.152 millones de euros), incluyendo 98 millones de euros o 3,1 puntos por conversión de divisa.
- El ingreso unitario por PKT (yield) del segmento premium se incrementó un 4,4% y la demanda aumentó un 11,9%.
- El coste del combustible se elevó un 30,9% hasta los 1.128 millones de euros (2010: €862).
- Otros gastos de las operaciones aumentaron un 3,2%, hasta los 2.610 millones de euros, incluyendo 66 millones de euros o 2,6 puntos por conversión de moneda. Los costes unitarios excluyendo el combustible han disminuido un 5,2%, o un 7,6% a tipo de cambio constante.
- El efectivo y otros activos líquidos equivalentes registraron una disminución de 35 millones de euros, desde los 4.317 millones de euros (Diciembre 2010: €4.352 million)
- La deuda neta del Grupo se redujo en €383 millones de euros, hasta situarse en 512 millones de euros (Diciembre 2010: 895 millones de euros).

Resumen de resultados:

Información Financiera (millones de euros)	Resultados del trimestre					Excluye 21 días de Iberia antes de la fusión 1 ^{er} Trim. 2011 (2)
	1 ^{er} Trim. 2011 (1)		1 ^{er} Trim. 2010 (1)		Incr / (Disim.)% (1)	
	2011	(1)	2010	(1)		
no auditada.	2011	(1)	2010	(1)	Incr / (Disim.)%	1^{er} Trim. 2011 (2)
Ingresos de pasaje	3.018		2.627		14,9%	2.839
Ingresos totales	3.636		3.152		15,4%	3.399
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	(102)		(238)		(57,1)%	(65)
Resultado antes de impuestos	(47)		(273)		(82,8)%	(8)
Resultado después de impuestos	33		(243)		nm	60
Beneficio básico por acción	1,7		(13,2)		nm	3,3
Indicadores operativos	1^{er} Trim. 2011	(1)	1^{er} Trim. 2010	(1)	Incr / (Disim.)%	
Asientos-kilómetro ofertados (AKO) (m)	51.118		46.861		9,1	
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT) (m)	37.768		35.773		5,6	
Coefficiente de ocupación (%)	73,9		76,3		(2,4pts)	
Ingreso pasaje / PKT (cts. €)	7,99		7,34		8,8	
Ingreso pasaje / AKO (cts. €)	5,90		5,61		5,2	
Costes unitarios excluido el combustible / AKO (cts. €)	5,11		5,39		(5,2)	
(Millones de euros) No auditado	31 Marzo 2011	(2)	31 Diciembre 2010	(1)	Incr. / (Disim.)%	
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	4.317		4.352		(0,8)%	
Deuda neta	512		895		(42,8)%	
Patrimonio neto	5.345		4.670		14,5 %	
Apalancamiento Financiero ajustado (3)	42%		47%		(5pts)	

Willie Walsh, Consejero Delegado de IAG, comentó: "Estos son los primeros resultados que presenta el grupo IAG y reflejan una mejora con respecto al año anterior. Los ingresos han aumentado, gracias a un mayor volumen de tráfico, especialmente en la clase de negocios, y una mejora en el ingreso unitario por PKT (yield), que también mostró un buen crecimiento en el segmento de tráfico business.

"También hemos logrado una reducción significativa de nuestros costes, con una reducción de los costes unitarios -excluidos gastos de combustible- del 5,2%. A tipos de cambio constantes, los costes unitarios descendieron un 7,6%. Las principales áreas de reducción de costes unitarios son los proveedores y los gastos de personal, que descendieron un 4,7%. Nuestro continuo objetivo de control de costes se ha materializado de forma compatible con un incremento en nuestro volumen de capacidad. Hemos sido capaces de aumentar nuestro volumen de oferta sin incorporar nueva flota o plantilla, aspecto que viene a demostrar el buen trabajo que se ha hecho durante los últimos años".

"El coste del combustible, que ha experimentado un incremento del 31% en el trimestre, sigue siendo el gran desafío al que se enfrenta nuestro sector. En términos unitarios, el coste de combustible ha crecido un 20,1 por ciento".

"Durante los últimos meses hemos trabajado duro para constituir IAG y nos sentimos cómodos con la consecución de nuestros objetivos de sinergias".

(1) La presente información financiera se han confeccionado en base a la combinación de los resultados de explotación de British Airways e Iberia durante el primer trimestre de 2011, así como sus balances de situación a 31 de marzo de 2011 y 31 de diciembre de 2010. La información financiera elimina las participaciones cruzadas y las transacciones entre empresas del grupo y partes relacionadas; sin embargo, no refleja ningún ajuste contable requerido por la operación de fusión.

(2) La Cuenta de Resultados de IAG a 31 de marzo de 2011 contiene los resultados consolidados de British Airways correspondientes al trimestre finalizado el 31 de marzo de 2011 y los de Iberia desde el 22 de enero de 2011 hasta el 31 de marzo de 2011; la comparativa de IAG a 31 de marzo de 2010 sólo incluye los resultados consolidados de British Airways.

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

Resultados financieros:

Cuenta de pérdidas y ganancias no auditada (millones de euros)	Resultados del trimestre			Excluye 21 días de Iberia antes de la fusión	
	1 ^{er} Trim. 2011 ⁽¹⁾	1 ^{er} Trim. 2010 ⁽¹⁾	Incr / (Dism.)% ⁽¹⁾	1 ^{er} Trim. 2011 ⁽²⁾	1 ^{er} Trim. 2010 ⁽²⁾
Ingresos de pasaje	3.018	2.627	14,9 %	2.839	1.838
Ingresos de carga	290	233	24,5 %	276	168
Otros ingresos de las operaciones	328	292	12,3 %	284	94
Total ingresos de las operaciones	3.636	3.152	15,4 %	3.399	2.100
Gastos de personal	924	889	3,9 %	853	558
Gastos de combustible	1.128	862	30,9 %	1.059	633
Gastos de handling, catering y otros gastos de las operaciones	383	351	9,1 %	361	255
Tasas de navegación y servicios de tráfico	288	268	7,5 %	263	160
Mantenimiento y otros costes de flota	278	247	12,6 %	252	151
Alquileres, informática y otros	215	241	(10,8)%	198	184
Gastos comerciales	179	174	2,9 %	163	90
Dotación a la amortización, depreciación y deterioro por enajenación de inmovilizado	246	255	(3,5)%	236	213
Alquiler de flota	104	99	5,1 %	87	19
Diferencias de tipo de cambio	(7)	4	nm	(8)	1
Gastos totales de las operaciones	3.738	3.390	10,3 %	3.464	2.264
Resultado de las operaciones	(102)	(238)	(57,1)%	(65)	(164)
Resultado de las actividades no operativas	55	(35)	nm	57	(50)
Resultado antes de impuestos	(47)	(273)	(82,8)%	(8)	(214)
Impuestos	80	30	166,7 %	68	11
Resultado después de impuestos	33	(243)	nm	60	(203)
nm = no material					
Beneficio básico por acción	1,7	(13,2)	112,9%	3,3	
Beneficio diluido por acción	1,6	(11,8)	113,6%	2,9	
Indicadores operativos	1^{er} Trim. 2011 ⁽¹⁾	1^{er} Trim. 2010 ⁽¹⁾	Incr / (Dism.)% ⁽¹⁾		
Asientos-kilómetro ofertados (AKO) (millones)	51.118	46.861	9,1 %		
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT) (millones)	37.768	35.773	5,6 %		
Coefficiente de ocupación (%)	73,9	76,3	(2,4pts)		
Pasajeros transportados (miles)	11.527	11.172	3,2 %		
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT) (millones)	1.514	1.391	8,9 %		
Ingreso pasaje / PKT (cént. €)	7,99	7,34	8,8 %		
Ingreso pasaje / AKO (cént. €)	5,90	5,61	5,2 %		
Ingreso de carga / TKT (cént. €)	19,15	16,75	14,3 %		
Coste total / AKO	7,31	7,23	1,1 %		
Coste de combustible / AKO	2,21	1,84	20,1 %		
Coste total excluyendo combustible / AKO	5,11	5,39	(5,2)%		
Nº de aviones en servicio al final del período	346	347	(0,3)%		
Plantilla media equivalente	56.159	56.375	(0,4)%		

Análisis financiero:

Los ingresos durante el primer trimestre de 2011 aumentaron un 15,4% respecto al mismo período del año anterior, hasta los 3.636 millones de euros (2010: 3.152 millones de euros). Los ingresos de pasaje aumentaron un 14,9 % impulsados por el crecimiento del volumen de capacidad (medida en asientos-kilómetros ofertados) de un 9,1% y por la mejora de un 5,2% del ingreso unitario de pasaje (céntimos de euros por AKO). A tipos de cambio constantes, los ingresos totales aumentaron un 11,5%, es decir, 362 millones de EUR, con un incremento de los ingresos de pasaje del 10,8% y un alza del ingreso unitario de pasaje del 1,5%.

Los ingresos de carga en el trimestre aumentaron un 24,5%, con un aumento del *yield* (ingreso medio por PKT) del 14,3% y del volumen de carga de un 8,9%.

Los gastos de las operaciones durante el trimestre experimentaron un incremento del 10,3%, hasta alcanzar los 3.738 millones de euros, el 3,0% de la referida variación se corresponde con incrementos ocasionados por las diferencias de tipos de cambio, a lo que se sumó el aumento del volumen de capacidad del 9,1%.

Los gastos de combustible se incrementaron en un 30,9%, esto es, 266 millones de euros, principalmente debido a un aumento del precio y al volumen adicional, compensado parcialmente por los beneficios de las coberturas.

Los gastos de las operaciones -excluyendo el combustible- aumentaron un 3,2%; si bien, en términos unitarios (€/AKO) han disminuido 5,2%. Respecto al volumen de oferta, que se vio afectado de forma adversa por disrupciones en el primer trimestre de 2010, se incrementó sin incorporar flota adicional, mostrando las reducciones de costes unitarios los beneficios derivados de la gestión de recursos efectuada en 2010.

Los resultados no operativos del trimestre mejoraron en 90 millones de euros, debido a la plusvalía derivada de la integración de Iberia en IAG, que se cifra en 83 millones de euros -importe fijo para el resto del año-.

Las pérdidas antes de impuestos del trimestre ascendieron a 47 millones de euros, lo que supone una mejora de 226 millones respecto al año anterior. (2010: €273 millones de pérdidas).

El crédito fiscal del trimestre refleja la ausencia de cargas fiscales en la plusvalía derivada de la adquisición, los créditos fiscales al tipo impositivo de sociedades asociados a las pérdidas incurridas por el Grupo, así como el crédito fiscal diferido derivado de la reducción de los tipos impositivos de sociedades anunciados en los Presupuestos de marzo en Reino Unido.

La posición de caja del Grupo sigue siendo muy sólida, con una posición de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que se cifra en 4.317 millones de euros. La deuda neta del Grupo se redujo respecto al 31 de diciembre de 2010 en 383 millones de euros hasta alcanzar 512 millones de euros. El apalancamiento financiero ajustado a 31 de marzo de 2011 ha mejorado en 5 puntos hasta situarse en un 42%.

Operación de fusión:

El 21 de enero de 2011, se formalizó la operación de fusión de los grupos British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. (en lo sucesivo, "British Airways" e "Iberia", respectivamente), mediante la creación de un nuevo grupo de líneas aéreas líder en Europa, a saber, International Consolidated Airlines Group, S.A. (en adelante el "Grupo"), denominada también como IAG, que consolida los intereses de los mencionados grupos. IAG es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 8 de abril de 2010.

IAG cotiza en el índice FTSE del Reino Unido en la modalidad "premium". Las acciones de IAG se negocian en el mercado principal del Mercado de Valores de Londres (London Stock Exchange's main market), así como 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 aproximadamente 400 millones de euros al final de su quinto año, con el consiguiente beneficio para sus accionistas, clientes y empleados. IAG combinará las posiciones de liderazgo de ambas compañías aéreas en Reino Unido y España, y mejorará su ya sólida presencia en los mercados internacionales de largo radio, preservando en todo caso las marcas y operaciones individuales de ambas compañías aéreas.

Condiciones principales

Conforme al acuerdo de la fusión, los accionistas 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 nuevas de IAG por cada acción ordinaria existente de Iberia. Tras la formalización de la fusión, los accionistas de British Airways pasaron a ostentar el 56% de IAG y los accionistas de Iberia el 44% restante.

Con anterioridad al 21 de enero de 2011, British Airways mantenía una participación equivalente al 13,15% del capital social de Iberia (13,55% tras la cancelación de las acciones propias en Iberia), e Iberia un 9,98% del capital social de British Airways. Tras la fusión, las participaciones cruzadas entre British Airways e Iberia se han mantenido o actualizado con los mismos derechos económicos y de voto.

A efectos contables, British Airways es considerado como el adquirente de Iberia. El valor de IAG se determinó sobre la base del valor razonable de British Airways, calculado a partir del precio de mercado de la acción de British Airways al cierre de la sesión del 20 de enero de 2011 que se situó en 3,346 euros (2,825 libras) respecto a 1.154 millones de acciones ordinarias en circulación. El precio de compra de Iberia se calculó sobre la base de los ratios de fusión acordados y el valor de IAG en la fecha de la operación.

millones de EUR

**21 de enero
2011**

Valor de IAG

Valor razonable de British Airways	3.862
Participación de Iberia en British Airways	(385)
	3.477
Participación de British Airways en IAG (%)	56%
Valor de IAG (100%)	6.209

Precio de compra

Valor de IAG	6.209
Participación de Iberia en IAG (%)	44%
	2.732
Participación de British Airways (13,55%) en Iberia a valor de mercado	370
Precio de compra	3.102

El valor contable de los activos netos de Iberia a 21 de enero de 2011 ascendía a 2.100 millones de euros. La Distribución del Precio de Compra aún no ha finalizado. Las principales partidas que aún están por determinar son el valor razonable de los activos tangibles e

intangibles adquiridos y los pasivos asumidos, los impuestos sobre sociedades y otros, así como el fondo de comercio residual. Está previsto que se complete en un plazo de 12 meses desde la fecha de la fusión, conforme al período de revisión de estimaciones autorizado por las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Posición financiera:

IAG se constituyó con el propósito de emitir instrumentos de renta variable destinados a la operación de fusión. Subsiguientemente y en atención a las NIIF, se consideró a British Airways como el adquirente de Iberia. Los estados financieros consolidados de IAG reflejarán su inversión en British Airways a precio de coste desde el inicio del período, así como su inversión en Iberia al valor razonable desde la fecha de la fusión. A los efectos de comparativa financiera, British Airways será la base de referencia de la posición financiera de IAG.

El patrimonio neto de IAG a 1 de enero de 2011 ascendía a 2.800 millones de euros, estando basado en el patrimonio neto de BA a 31 de diciembre de 2010, que se cifraba en 2.400 millones de libras. En la fecha de la fusión, el patrimonio consolidado de IAG se incrementó en 2.700 millones de euros hasta alcanzar un importe de 5.500 millones de euros. A 31 de marzo de 2011, el patrimonio neto del Grupo ascendía a 5.300 millones de euros.

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 y prevalente.

Perspectivas de negocio:

Este año esperamos un crecimiento significativo en el resultado de explotación asociado a mejoras tanto de ingresos unitarios, como por el comportamiento de los costes unitarios, en comparación con el ejercicio 2010. Además, estamos en vías de alcanzar nuestros objetivos de sinergias.

Nuestro negocio de largo radio se enmarca en una perspectiva de estabilidad, manteniendo una significativa fortaleza de los tráficos en la clase business. No obstante, el mercado europeo de corto radio sigue caracterizado por una dinámica altamente competitiva. Respecto a los sucesos acaecidos en Japón, Norte de África y en el área geográfica de Oriente Medio, estimamos que tendrán un impacto negativo en el ejercicio 2011 de entre 90 y 100 millones de euros.

Teniendo en cuenta los precios de mercado actuales del combustible, los tipos de cambio y los instrumentos de cobertura contratados, estimamos que los gastos de combustible durante el ejercicio 2011 serán alrededor de 5.200 millones de euros, es decir, 100 millones de euros por encima de nuestra previsión del trimestre anterior. Aunque hemos conseguido recuperar un 50% del impacto del combustible en el trimestre a través de iniciativas de ingresos, se debe destacar el hecho de que este objetivo será más difícil de alcanzar a lo largo del año, al comparar con periodos del 2010 en los que se detectaba una recuperación de tráfico e ingresos.

Nuestro plan de crecimiento (AKO) para el ejercicio 2011 (+8% reportado / +5% subyacente – es decir, excluyendo el impacto de las huelgas y otras situaciones excepcionales) se mantiene esencialmente inalterado. El crecimiento en volumen de capacidad se concentra principalmente en nuestros mercados clave y se está alcanzando sin incrementar de forma significativa la flota o el personal. Mantenemos suficiente flexibilidad para recortar capacidad a partir del cuarto trimestre en caso de que resultase necesario.

Afirmaciones o declaraciones con proyecciones de futuro

Cierta información incluida en este documento tiene información y/o afirmaciones y/o declaraciones con proyecciones de futuro que implican riesgos e incertidumbres que podrían generar que los resultados reales difieran significativamente de aquéllos expresados o implícitos en dichas afirmaciones y/o declaraciones con proyecciones de futuro.

Las declaraciones con proyecciones de futuro comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones relativas a los resultados de las operaciones y las condiciones financieras, así como los planes y objetivos del Grupo sobre las operaciones futuras, incluidos, entre otros aspectos, comentarios del Plan de Negocio del Grupo, los ingresos futuros previstos, los planes de financiación y las inversiones y desinversiones previstas. Todas las declaraciones con proyecciones de futuro incluidas en el presente documento se basan en la información que conocía el Grupo en la fecha del mismo. La Sociedad no asume obligación alguna de actualizar públicamente ni revisar las declaraciones con proyecciones de futuro, ya sea a la luz de nueva información, acontecimientos futuros u otras circunstancias sobrevenidas con posterioridad.

No es razonablemente posible relacionar todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones con proyecciones de futuro del Grupo o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros de una compañía aérea que opera a escala mundial. En la documentación para accionistas que se publicó con ocasión de la fusión el 26 de octubre de 2010 y en la Security Note and Summary publicados el 10 de enero de 2011 se incluye más información sobre algunos de los factores de riesgo más importantes a este respecto; estos documentos pueden obtenerse en www.iagshares.com.

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@iagroup.com