

ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 31 de julio de 2015, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2015.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del segundo trimestre fue de 530 millones de euros (2014: beneficio de las operaciones de 380 millones de euros).
- Los ingresos del trimestre aumentaron un 11,2% hasta 5.656 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre aumentaron un 5,0%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 6,6%.
- Los costes unitarios de combustible del trimestre aumentaron un 3,0%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 12,0%.
- Los costes unitarios, excluyendo el combustible, aumentaron un 3,2% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes descendieron un 6,9%.
- El beneficio de las operaciones del primer semestre fue de 555 millones de euros (2014: beneficio de las operaciones de 230 millones de euros), un aumento del 141%.
- El efectivo se situó en 6.421 millones de euros a 30 de junio de 2015, lo que supone un aumento de 1.477 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2014.
- El apalancamiento financiero ajustado disminuyó 8 puntos porcentuales hasta el 43% y la deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,4 hasta 1,5 veces.

Resumen de resultados:

	Semestre finalizado el 30 de junio		
Información financiera en millones de euros	2015	2014	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	9.119	8.177	11,5 %
Total ingresos	10.363	9.289	11,6 %
Beneficio de las operaciones	555	230	141,3 %
Beneficio después de impuestos	332	96	245,8 %
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	15,8	4,2	11,6pts
Indicadores operativos	2015	2014	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	127.243	120.892	5,3 %
Coeficiente de ocupación (%)	79,3	78,9	0,4pts
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	7,17	6,76	6,1 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,32	5,10	4,3 %
Millones de euros	A 30 de junio de 2015	A 31 de diciembre de 2014	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	6.421	4.944	29,9 %
Deuda neta ajustada ⁽¹⁾	5.463	6.081	(10,2)%
Deuda neta ajustada/EBITDAR	1,5	1,9	(0,4pts)
Apalancamiento financiero ajustado ⁽²⁾	43%	51%	(8pts)

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

⁽²⁾El apalancamiento financiero ajustado es definido por la deuda neta ajustada, dividida entre la deuda neta ajustada y el patrimonio neto ajustado.

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

“Obtuvimos un beneficio de las operaciones de 530 millones de euros en el trimestre, frente al beneficio de las operaciones de 380 millones de euros del mismo periodo del año anterior.

“A tipos de cambio constantes, los ingresos disminuyeron un 1,2%, mientras que los ingresos unitarios de pasaje descendieron un 6,6%. Los costes unitarios excluyendo el combustible se redujeron un 6,9%, mientras que los costes unitarios de combustible descendieron un 12%.

“Tal y como anunciamos previamente, en el segundo trimestre habría una desaceleración en la mejora del beneficio. Continuamos en la senda para alcanzar nuestros objetivos del año.

“Seguimos eliminando costes del negocio. Los costes unitarios de personal y asociados a proveedores se han reducido a tipos de cambio constantes, y hemos obtenido mejoras en los niveles de productividad.

“En el semestre, alcanzamos un beneficio de las operaciones de 555 millones de euros, frente al beneficio de las operaciones de 230 millones de euros del mismo periodo del año anterior”.

Perspectivas de negocio

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio nuestras perspectivas de negocio se mantienen sin variación. IAG espera obtener en 2015 un beneficio de las operaciones superior a 2.200 millones de euros.

Declaraciones de carácter prospectivo:

Determinadas declaraciones incluidas en este informe tienen carácter prospectivo y están sujetas a supuestos, riesgos e incertidumbres, por lo que los resultados reales podrían diferir significativamente de los contenidos de forma expresa o tácita en dichas declaraciones de carácter prospectivo.

Las declaraciones prospectivas se pueden identificar generalmente por el uso de términos con idea de futuro, como “prevé”, “puede”, “podrá”, “podría”, “pretende”, “planea”, “predice”, “contempla” o “espera”, y comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones relativas a los resultados de las operaciones y las condiciones financieras de International Consolidated Airlines Group S.A. y sus filiales (el “Grupo”), así como a los planes y objetivos sobre las operaciones futuras, las negociaciones del Plan de negocio del Grupo, los ingresos futuros previstos, los planes de financiación y las inversiones y desinversiones previstas. Todas las declaraciones de carácter prospectivo incluidas en este informe se basan en la información que obraba en poder del Grupo a la fecha de este informe. El Grupo no asume obligación alguna de actualizar públicamente ni revisar las declaraciones de carácter prospectivo, ya sea con motivo de la aparición de nueva información, acontecimientos futuros u otras circunstancias.

No es razonablemente posible recoger pormenorizadamente todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones prospectivas del Grupo o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros de una aerolínea que opera a escala mundial. Información adicional sobre los factores de riesgo más importantes y la gestión de riesgo del Grupo está incluida en el Informe y cuentas anuales de IAG de 2014; estos documentos pueden obtenerse en www.iagshares.com.

Relaciones con Inversores IAG
2 World Business Centre Heathrow
Newall Road, London Heathrow Airport
HOUNSLOW TW6 2SF

Tfno.: +44 (0)208 564 2900
Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Semestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	2015	2014	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	9.119	8.177	11,5 %
Ingresos de carga	505	488	3,5 %
Otros ingresos	739	624	18,4 %
Total ingresos	10.363	9.289	11,6 %
Gastos de personal	2.328	2.096	11,1 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.033	2.898	4,7 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.061	982	8,0 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	827	734	12,7 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	700	606	15,5 %
Propiedad, TI y otros gastos	466	486	(4,1)%
Gastos comerciales	459	437	5,0 %
Depreciación, amortización y deterioro	620	571	8,6 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	305	260	17,3 %
Diferencias de tipo de cambio	9	(11)	(181,8)%
Gastos totales de las operaciones	9.808	9.059	8,3 %
Beneficio de las operaciones	555	230	141,3 %
Gastos no operativos netos	(143)	(75)	90,7%
Beneficio antes de impuestos	412	155	165,8 %
Impuestos	(80)	(59)	35,6 %
Beneficio después de impuestos del periodo	332	96	245,8 %

Indicadores operativos	2015	2014	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	127.243	120.892	5,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	100.875	95.331	5,8 %
Coeficiente de ocupación (%)	79,3	78,9	0,4pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	2.607	2.692	(3,2)%
Cifras de pasajeros (miles)	38.638	35.480	8,9 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	432	441	(2,0)%
Despegues	300.947	283.517	6,1 %
Horas bloque (horas)	860.439	819.466	5,0 %
Plantilla media equivalente	58.958	59.140	(0,3)%
Aviones en servicio	472	459	2,8 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	9,04	8,58	5,4 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,17	6,76	6,1 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	19,37	18,13	6,8 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,38	2,40	(0,8)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,32	5,10	4,3 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	7,71	7,49	2,9 %

No hubo partidas excepcionales en los semestres finalizados el 30 de junio de 2015 y 2014.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Trimestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	2015	2014	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	5.003	4.513	10,9 %
Ingresos de carga	259	238	8,8 %
Otros ingresos	394	335	17,6 %
Total ingresos	5.656	5.086	11,2 %
Gastos de personal	1.204	1.078	11,7 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.644	1.510	8,9 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	550	530	3,8 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	465	399	16,5 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	366	299	22,4 %
Propiedad, TI y otros gastos	227	255	(11,0) %
Gastos comerciales	232	224	3,6 %
Depreciación, amortización y deterioro	314	293	7,2 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	161	134	20,1 %
Diferencias de tipo de cambio	(37)	(16)	131,3 %
Gastos totales de las operaciones	5.126	4.706	8,9 %
Beneficio de las operaciones	530	380	39,5 %
Gastos no operativos netos	(81)	(22)	268,2 %
Beneficio antes de impuestos	449	358	25,4 %
Impuestos	(91)	(78)	16,7 %
Beneficio después de impuestos del periodo	358	280	27,9 %

Indicadores operativos	2015	2014	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	68.138	64.576	5,5 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	54.977	52.111	5,5 %
Coefficiente de ocupación (%)	80,7	80,7	0pt
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.293	1.321	(2,1) %
Cifras de pasajeros (miles)	21.960	20.196	8,7 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	214	217	(1,4) %
Despegues	165.779	156.045	6,2 %
Horas bloque (horas)	468.935	443.369	5,8 %
Plantilla media equivalente	59.859	59.893	(0,1) %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	9,10	8,66	5,1 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,34	6,99	5,0 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	20,03	18,02	11,2 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,41	2,34	3,0 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,11	4,95	3,2 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	7,52	7,29	3,2 %

Comentario general sobre el beneficio de las operaciones del segundo trimestre

El beneficio de las operaciones de IAG durante el trimestre finalizado el 30 de junio de 2015 fue de 530 millones de euros, una mejora de 150 millones de euros con respecto al mismo trimestre del año anterior. British Airways consiguió un beneficio de 453 millones de euros (2014: beneficio de las operaciones de 332 millones de euros), Iberia registró un beneficio de 51 millones de euros (2014: beneficio de las operaciones 16 millones de euros) y Vueling registró un beneficio de 24 millones de euros (2014: beneficio de las operaciones de 30 millones de euros) con una capacidad adicional de 13,9%.

Análisis financiero del semestre:

Desarrollo estratégico

El 26 de mayo de 2015, IAG y los consejeros independientes de Aer Lingus Group plc ("Aer Lingus") llegaron a un acuerdo sobre los términos de una oferta recomendada en efectivo por la totalidad del capital social ordinario emitido de Aer Lingus realizada por AERL Holding, una filial íntegramente participada por IAG, la oferta consiste en 2,55 euros por cada acción de Aer Lingus, que incluye un pago en efectivo de €2,50 por acción de Aer Lingus y el pago de un dividendo en efectivo de €0,05 por acción de Aer Lingus (pagado por Aer Lingus el 29 de mayo de 2015 a los accionistas de Aer Lingus que figuraban en el registro de partícipes el 1 de mayo de 2015). La transacción valora la totalidad del capital social ordinario emitido de Aer Lingus en aproximadamente 1.400 millones de euros. La oferta, que se ha extendido hasta el 18 de agosto de 2015, está sujeta a términos y condiciones que aun no han sido satisfechos, los cuales están establecidos en el Apéndice I del documento de la oferta (www.iairgroup.com), en particular la aceptación de la oferta habiendo sido recibida con respecto a las acciones de Aer Lingus en poder del grupo Ryanair.

Entorno operativo y de mercado

El semestre se caracterizó por el abaratamiento de los combustibles, aunque esto se contrarrestó parcialmente con el efecto adverso de los tipos de cambio. La mejora de la libra esterlina frente al euro generó beneficios por diferencias de tipo de cambio para el Grupo, que de nuevo se contrarrestaron parcialmente por el fortalecimiento del dólar estadounidense.

Los ingresos en nuestros mercados domésticos, latinoamericano y de Asia Pacífico aumentaron de un 3% a un 4% a tipos de cambio constantes, sobre un aumento de la capacidad de cerca del 8%. El mercado latinoamericano se ha visto impactado por la debilidad de Brasil y Venezuela. Los ingresos en nuestros mercados Europeos crecieron un 8% a tipos de cambio constantes, con un aumento de la capacidad del Grupo del 13%, parte a través de la mayor densidad de plazas, pero reflejando también la capacidad adicional de nuestras aerolíneas de bajo coste, Iberia Express y Vueling. La capacidad en la región de Africa, Oriente Medio y el Sur de Asia se redujo un 4% pero los ingresos bajaron aún más debido al impacto de las rutas relacionadas con el petróleo. En el Atlántico Norte, los ingresos unitarios de pasaje se mantuvieron relativamente planos durante los seis meses, con un descenso del 1%.

Capacidad

La capacidad total (AKO) de IAG aumentó un 5,3% en los seis primeros meses del año y el volumen de tráfico creció un 5,8%, lo que incrementó el coeficiente de ocupación hasta el 79,3%. Este aumento de la capacidad refleja el crecimiento de Vueling, la reapertura de rutas en Iberia y la mayor densidad de plazas en las rutas de corto radio de British Airways.

Ingresos

Los ingresos de pasaje aumentaron un 11,5% comparado con el primer semestre del año anterior, registrándose un efecto cambiario positivo de aproximadamente 10,4 puntos. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) descendieron un 3,8% a tipos de cambio constantes debido al descenso del *yield*. El *yield* sufrió el efecto del crecimiento en Vueling e Iberia. El *yield* de British Airways descendió debido a la debilidad de las rutas relacionadas con el petróleo y un aumento de la capacidad de los competidores en rutas transatlánticas, además del impacto de la desviación de los tipos de cambio. En general, el Grupo mantuvo sus volúmenes en el primer semestre de 2015 con un aumento en el coeficiente de ocupación de 0,4 puntos.

Los ingresos de carga del periodo descendieron un 8,0% a tipos de cambio constantes, reflejando la reducción del programa de aviones cargueros. Los resultados del negocio de carga mejoraron, con coeficientes de ocupación de carga planos, un mix positivo que compensó parcialmente las presiones sobre los precios de mercado y un efecto favorable derivado de la sólida gestión de costes.

La partida de Otros ingresos incrementó un 6,3% a tipos de cambio constantes. Este crecimiento incluye un efecto positivo de 50 millones de euros relacionado con el momento en que se reconocieron los ingresos de Avios. Los ingresos subyacentes aumentaron a través de una mayor actividad de los clientes de BA Holidays y del programa de fidelización de clientes Avios, parcialmente compensado por el descenso de la actividad de mantenimiento a terceros durante el periodo.

Gastos

Los gastos unitarios de personal mejoraron un 3,5% a tipos de cambio constantes. El número medio de empleados se redujo un 0,3% y la productividad aumentó un 5,6%, registrándose mejoras en cada aerolínea.

Los gastos de combustible disminuyeron un 6,8% a tipos de cambio constantes por el descenso de los precios medios del combustible, después de coberturas. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, la mejora fue del 11,7%, debido a aviones más eficientes y a una mejora de los procedimientos operativos.

Los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación descendieron un 1,8% a tipos de cambio constantes, beneficiándose de la mejora en las operaciones, lo que redujo los gastos relacionados con interrupciones del servicio, incluidas las indemnizaciones y los gastos de equipaje. Estas mejoras se compensaron parcialmente con el incremento de los gastos debido a un mayor número de pasajeros transportados, el aumento de los precios por la inflación y la actividad de BA Holidays.

Las tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 6,4%, excluyendo los efectos cambiarios negativos. Este incremento refleja el aumento de las tasas aeroportuarias y de los volúmenes, con un crecimiento de los AKO del 5,3% y un aumento de los segmentos volados del 6,1%.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota no registraron variaciones significativas a tipos de cambio constantes. Los aumentos derivados de los volúmenes y los precios se compensaron con el descenso de los vuelos de carga en IAG Cargo y con el descenso de la actividad de mantenimiento a terceros.

Los gastos de propiedad, TI y otros gastos disminuyeron; la mitad de este descenso se debió a mejoras en los costes incluyendo iniciativas en TI y el resto del descenso a beneficios no recurrentes.

Los gastos de venta descendieron un 3,9% excluyendo efectos cambiarios adversos, debido a las fechas de las promociones y a unos términos más favorables en los contratos con proveedores. La reducción de los costes de venta se compensó parcialmente con el incremento de los volúmenes derivado del aumento de los pasajeros transportados durante el periodo.

Los gastos de propiedad aumentaron un 1,6% a tipos de cambio constantes. A 30 de junio de 2015, el Grupo contaba con 472 aviones, 13 más que a 30 de junio de 2014. Este incremento de aviones se debe principalmente a 22 nuevos Airbus A320, a la vez que se retiran los Boeing 737-400.

A tipos de cambio constantes, los gastos unitarios excluido el combustible descendieron un 4,9%, con efectos positivos derivados de la reducción del programa de aviones cargueros y a una mayor densidad de plazas en British Airways. Los costes unitarios excluido el combustible mejoraron en British Airways e Iberia, mientras que en Vueling su evolución fue plana.

Comentario general sobre el beneficio de las operaciones

El beneficio de las operaciones de IAG durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2015 fue de 555 millones de euros, una mejora de 325 millones de euros con respecto al año anterior. British Airways consiguió un beneficio de 570 millones de euros (2014: 327 millones de euros), Iberia registró unas pérdidas de 4 millones de euros (2014: 95 millones de euros) y Vueling registró unas pérdidas de 5 millones de euros (2014: 0 millones de euros).

Partidas excepcionales

No se registraron partidas excepcionales en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2015 y de 2014.

Partidas no operativas

Los costes no operativos netos se situaron en 143 millones de euros en el semestre, frente a los 75 millones de euros del mismo periodo del año anterior. Este incremento se debió a los "Cargos netos por conversión de moneda extranjera" derivados de la depreciación del euro frente al dólar estadounidense y a los costes de financiación adicionales relacionados principalmente con el cambio a la divisa funcional, por la depreciación del euro frente a la libra esterlina.

Impuestos

El cargo fiscal del semestre finalizado el 30 de junio de 2015 es de 80 millones de euros (2014: cargo de 59 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 19%.

Beneficio después de impuestos

El beneficio después de impuestos del semestre finalizado el 30 de junio de 2015 fue de 332 millones de euros (2014: 96 millones de euros).

Tipos de cambio

En el semestre finalizado el 30 de junio de 2015, la conversión de British Airways de libras esterlinas a la divisa de presentación de la información financiera, el euro, afectó a los resultados presentados. El impacto neto sobre el beneficio de las operaciones fue favorable, de 73 millones de euros, con un incremento de los ingresos de 814 millones de euros y un aumento de los costes de 741 millones de euros, debido al debilitamiento del euro frente a la libra esterlina del 10,3%.

El efecto transaccional de los tipos de cambio en todo el Grupo fue de 167 millones de euros favorable para los ingresos y de 194 millones de euros desfavorable para los gastos, con un impacto adverso neto de 27 millones de euros.

El beneficio neto de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones fue de 46 millones de euros en el semestre finalizado el 30 de junio de 2015.

Efectivo

La posición de efectivo del Grupo al cierre del periodo era de 6.421 millones de euros, lo que supone un incremento de 1.477 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2014. La posición de efectivo de British Airways era de 3.730 millones de euros, la de Iberia de 1.118 millones de euros, la de Vueling de 829 millones de euros y la de la sociedad matriz y las restantes sociedades del Grupo de 744 millones de euros.

Comparado con el 31 de diciembre de 2014, la deuda neta ajustada del Grupo se redujo en 618 millones de euros hasta 5.463 millones de euros, y el ratio de deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,4 puntos. El apalancamiento ajustado mejoró ocho puntos.

Principales riesgos e incertidumbres

Durante el periodo seguimos manteniendo y operando nuestra estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que nos afectan, detallados en las páginas 87 a 93 del Informe y Cuentas Anuales a 31 de diciembre de 2014, siguen siendo relevantes para los próximos seis meses del año.

Otros hechos destacables

El 26 de enero de 2015, Iberia anunció que tiene previsto iniciar servicios a las ciudades de Cali y Medellín, en Colombia, a principios del mes de julio. Iberia destacó que esto ha sido posible gracias a la reestructuración acometida por la compañía que le ha permitido alcanzar una base de costes competitiva.

Iberia y su filial Iberia Express fueron las aerolíneas más puntuales del mundo en el mes de enero, de acuerdo al último ranking de FlightStats. Iberia lideró las compañías de red con el 92,72% de sus vuelos operando de acuerdo al itinerario programado, mientras que Iberia Express registró un índice de puntualidad de 96,34%, el más alto entre las aerolíneas de bajo coste. El desempeño operacional de la compañía ha sido un aspecto clave de su reestructuración.

British Airways ha cambiado su programa de fidelización "On Business" para pequeñas y medianas empresas, y ahora incorpora también a Iberia y American Airlines. La nueva asociación permitirá a los miembros de "On Business" beneficiarse de la acumulación y gasto en las tres aerolíneas bajo un mismo programa.

Vueling se ha convertido la primera aerolínea en ofrecer el servicio de autofacturación de maletas en su hub en Barcelona, también como parte de un acuerdo de comercialización, Vueling a comenzado a instalar tomas de corriente en los asientos preferenciales de su flota.

El 4 de marzo de 2015, Iberia anunció que había llegado a un acuerdo con Airbus para adelantar la llegada 8 aviones Airbus A330-200 que IAG ordenó el año pasado para reemplazar los Airbus A340-300 de la flota de la aerolínea. Los nuevos aviones se recibirán entre noviembre de 2015 y diciembre de 2016, lo que supone un adelanto en las fechas de entrega de hasta 14 meses sobre las previsiones iniciales.

El 19 de marzo de 2015, Vueling firmó un acuerdo con American Airlines para alimentar los vuelos de largo radio de la compañía desde Estados Unidos en los aeropuertos de Barcelona-El Prat y Roma-Fiumicino.

El 29 de marzo de 2015, British Airways inició las operaciones del Airbus A380 entre San Francisco y el aeropuerto de Heathrow en Londres. Esto supone un incremento de 6.000 asientos al mes entre ambas ciudades.

En abril de 2015, IAG recibió los cinco primeros Airbus A320 estandarizados que se integraron en la flota de Vueling. Estos aviones forman parte del plan de armonización de IAG cuyo objetivo es reducir costes a través de la estandarización de la flota Airbus A320 a nivel de Grupo.

El 13 de mayo de 2015, Iberia anunció que había ganado 17 de las 21 licencias de handling de rampa a las que se presentó dentro del concurso convocado por Aena, lo que le permite mantener su posición como líder en el sector de

handling aeroportuario en España. La aerolínea destacó que los acuerdos con todos sus colectivos para mejorar los costes y la productividad han permitido a la compañía lograr estos resultados.

El 27 de mayo de 2015, British Airways inició vuelos diarios a Kuala Lumpur operados con aviones Boeing 777-200ER, que ofrecen cuatro clases. La aerolínea también anunció dos nuevas rutas desde Heathrow para la temporada de invierno. El próximo 25 de octubre iniciará vuelos a Reikjavik mientras que los servicios a Salzburgo comenzarán el 5 de diciembre de 2015.

El 1 de junio de 2015, Iberia reinició sus operaciones a La Habana. La aerolínea ofrece cinco vuelos semanales entre Madrid y la capital de Cuba, operados con los aviones Airbus A330 que cuentan con las nuevas cabinas de largo radio. Estos nuevos servicios tienen como objetivo fortalecer aún más la posición de liderazgo de Iberia en las rutas entre Europa y Latinoamérica.

El 9 de junio de 2015 Vueling anunció su incorporación a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). La aerolínea se beneficiará de menores costes en las transacciones que realice con el resto de las compañías áreas que forman parte de esta organización.

El 17 de junio de 2015, los consejeros delegados de IAG, Air France-KLM, EasyJet, Lufthansa Group y Ryanair anunciaron que habían acordado trabajar en conjunto para desarrollar una estrategia para la aviación europea que contribuirá al crecimiento y creación de empleos en Europa, fortalecerá el sector a nivel regional y proveerá más opciones y precios competitivos a los pasajeros europeos. Esta iniciativa se ha puesto en marcha en respuesta al proceso de consulta que lleva a cabo la comisaria de transporte de la Unión Europea, Violeta Bulc.

Objetivos

Nuestra misión es ser el grupo de líneas aéreas líder internacional. Esto significa que:

- Ganaremos clientes gracias a nuestro servicio y valor en toda nuestra red global;
- Aportaremos una rentabilidad superior a nuestros accionistas aprovechando las oportunidades de ingresos y costes en todo el Grupo;
- Atraeremos y desarrollaremos a los mejores profesionales del sector;
- Proporcionaremos una plataforma para que las aerolíneas internacionales de calidad, líderes en sus mercados, participen en la consolidación;
- Conservaremos la identidad cultural y las marcas de las aerolíneas individuales.

Al cumplir nuestra misión, IAG contribuirá a definir el futuro del sector, a establecer nuevos estándares de excelencia y a proporcionar sostenibilidad, seguridad y crecimiento.