

ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 2 de agosto 2013, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2013.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales en el segundo trimestre asciende a 245 millones de euros (2012: pérdida de 4 millones de euros), basado en sólidos ingresos unitarios de pasaje y en la mejora de los costes unitarios excluido el combustible.
- Antes de Vueling y a tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje del segundo trimestre aumentaron un 4,8% y los costes unitarios excluido el combustible disminuyeron 0,2%.
- La pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales durante el primer semestre fue de 33 millones de euros (2012: pérdida 253 millones de euros).
- Los ingresos en el semestre registraron un aumento de 2,1% hasta 8.707 millones de euros, cifra que incluye un efecto desfavorable por conversión de moneda del 1,7%.
- Los ingresos unitarios de pasaje registrados en el primer semestre aumentaron un 2,8% (4,6% a tipos de cambio constantes), con un incremento de capacidad del 1,2%.
- Los costes de combustible descendieron durante el semestre un 3,7% hasta 2.864 millones de euros (2012: 2.973 millones de euros). Los costes unitarios de combustible se redujeron un 4,7% a tipos de cambio constantes.
- Los costes excluido el combustible, antes de partidas excepcionales, registrados en el semestre aumentaron un 1,1% hasta 5.876 millones de euros. Los costes unitarios excluido el combustible disminuyeron un 0,2%, lo que supone un incremento del 0,9% a tipos de cambio constantes.
- El efectivo y depósitos remunerados a corto plazo al 30 de junio de 2013 era de 3.627 millones de euros, registrando un aumento de 718 millones de euros, incluyendo 549 millones de euros de efectivo de Vueling.
- El apalancamiento financiero ajustado aumentó 3 puntos hasta el 54% incluyendo Vueling.

Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		
	2013	2012 (reformulado) ⁽¹⁾	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	7.498	7.210	4,0 %
Total ingresos	8.707	8.532	2,1 %
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(33)	(253)	
Partidas excepcionales	(312)	(1)	
Pérdida de las operaciones después de partidas excepcionales	(345)	(254)	
Pérdida después de impuestos	(503)	(197)	
Pérdida básica por acción (céntimos de euro)	(27,9)	(11,7)	
Indicadores operativos	2013	2012	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	108.545	107.267	1,2 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	86.205	84.555	2,0 %
Coefficiente de ocupación (%)	79,4	78,8	0,6pts
Ingreso pasaje / PKT (céntimos de €)	8,70	8,53	2,0 %
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,91	6,72	2,8 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,41	5,42	(0,2)%
Millones de euros	A 30 junio de 2013	A 31 diciembre de 2012	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	3.627	2.909	24,7 %
Deuda neta ajustada ⁽²⁾	5.220	5.345	(2,3)%
Apalancamiento financiero ajustado ⁽³⁾	54%	51%	(3pts)

(1) Reformulado para reflejar la enmienda de la norma contable NIC 19 "Prestaciones para empleados".

(2) Deuda neta ajustada es definida como deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados.

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

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

"El trimestre registra unos resultados positivos con un beneficio de las operaciones de 245 millones de euros, basado en un incremento de los ingresos totales del 3,4% y en una reducción de los costes del 2%. Los costes de combustible descendieron un 3,9%."

"Diversos factores han contribuido a esta mejora. En primer lugar, los beneficios derivados de la reestructuración de Iberia están empezando a notarse. La aerolínea redujo su capacidad en el primer trimestre y, tras la puesta en marcha de la propuesta del mediador en el segundo trimestre, los costes empezaron a disminuir. Hasta el momento, la plantilla de Iberia se ha reducido en aproximadamente 1.700 empleados y al resto del personal se le está aplicando una rebaja salarial del 18%, en el caso de las tripulaciones de mando y cabina, y del 11% para todos los demás empleados. Este es sólo el primer paso de la reestructuración, pero ya está dando sus frutos ya

que las pérdidas de Iberia se han reducido de 93 millones de euros el año pasado a 35 millones de euros, revirtiendo la tendencia negativa de los 11 últimos trimestres.”

“Los resultados de British Airways han mejorado y el beneficio de las operaciones ha pasado de 94 millones de euros en 2012 a 247 millones de euros. El mercado de Londres y el tráfico transatlántico mantienen su fortaleza, los costes heredados de la integración de bmi han terminado y la aerolínea sigue centrada en el control de costes.”

“Vueling se incorporó a IAG el 26 de abril de 2013 y durante el resto del trimestre logró un beneficio de las operaciones de 27 millones de euros. La aerolínea ha continuado gestionando eficientemente el crecimiento de su capacidad, expandiendo su negocio e incrementando los beneficios. A su vez, se ha beneficiado de su base en Barcelona, donde ha desarrollado una sólida posición competitiva”.

Perspectivas de negocio:

Dado que el Grupo debe someter los pedidos de flota a la aprobación de los accionistas, lo que conlleva informar sobre los posibles beneficios previstos, IAG deja de ofrecer previsiones sobre el beneficio de las operaciones para 2013. No obstante, el Grupo realiza las siguientes declaraciones en relación con sus perspectivas:

Las perspectivas actuales están en línea con las tendencias recientes. En 2013, esperamos incrementar la capacidad del Grupo un 5,2% incluyendo a Vueling (excluyendo a Vueling, reducción del 2,4%). Deberíamos registrar una disminución de los costes unitarios del Grupo excluido el combustible (excluyendo a Vueling, evolución sin cambios).

Declaraciones de carácter prospectivo:

Determinada información incluida en este informe tiene carácter prospectivo y entraña 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 comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones relativas a los resultados de las operaciones y las condiciones financieras, así como a los planes y objetivos de International Consolidated Airlines Group S.A. (el "Grupo") sobre las operaciones futuras, incluidos, entre otros aspectos, 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 en la fecha del mismo. 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 2012; 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 COMBINADA
Semestre finalizado el 30 de junio de 2013

 Semestre finalizado el 30 de junio de
2012 (reformulado)⁽¹⁾

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total	Incr. (dism.)
Ingresos de pasaje	7.498		7.498	7.210		7.210	4,0%
Ingresos de carga	541		541	590		590	(8,3)%
Otros ingresos	668		668	732		732	(8,7)%
Total ingresos	8.707		8.707	8.532		8.532	2,1%
Gastos de personal	2.069	268	2.337	2.070	32	2.102	(0,0)%
Gastos de combustible	2.864	(3)	2.861	2.973		2.973	(3,7)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	924		924	851		851	8,6%
Tasas de aterrizaje y de navegación	655		655	628		628	4,3%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	626	15	641	635		635	(1,4)%
Propiedad, TI y otros gastos	457	5	462	470	(30)	440	(2,8)%
Gastos comerciales	398		398	423	3	426	(5,9)%
Depreciación, amortización y deterioro	498	8	506	512		512	(2,7)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	215	19	234	209	(4)	205	2,9%
Diferencias de tipo de cambio	34		34	14		14	
Gastos totales de las operaciones	8.740	312	9.052	8.785	1	8.786	(0,5)%
Pérdida de las operaciones	(33)	(312)	(345)	(253)	(1)	(254)	
Gastos no operativos netos	(144)	(17)	(161)	(104)		(104)	
Pérdida antes de impuestos de operaciones continuadas	(177)	(329)	(506)	(357)	(1)	(358)	
Impuestos	5	(2)	3	152	9	161	
Pérdida después de impuestos de operaciones continuadas	(172)	(331)	(503)	(205)	8	(197)	
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-	-	-	-	(10)	(10)	
Pérdida después de impuestos del periodo	(172)	(331)	(503)	(205)	(2)	(207)	

Indicadores operativos	2013 ⁽²⁾	2012 ⁽²⁾	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	108.545	107.267	1,2%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	86.205	84.555	2,0%
Coefficiente de ocupación (%)	79,4	78,8	0,6pts
Cifras de pasajeros (miles)	29.093	25.721	13,1%
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	2.756	3.009	(8,4)%
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,70	8,53	2,0%
Ingreso pasaje / AKO (céntimos €)	6,91	6,72	2,8%
Ingreso por carga / TKT (céntimos €)	19,63	19,61	0,1%
Coste total / AKO (céntimos €)	8,05	8,19	(1,7)%
Coste de combustible / AKO (céntimos €)	2,64	2,77	(4,7)%
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos €)	5,41	5,42	(0,2)%
Aviones en servicio	435	398	9,3%
Plantilla media	60.590	58.476	3,6%

(1) Reformulado para reflejar la enmienda de la norma contable NIC 19 "Prestaciones para empleados".

(2) Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

 Trimestre finalizado el 30 de junio,
2013

 Trimestre finalizado el 30 de
junio, 2012 (reformulado)

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	4.152		4.152	3.920		3.920	5,9%
Ingresos de carga	271		271	299		299	(9,4)%
Otros ingresos	345		345	394		394	(12,4)%
Total ingresos	4.768		4.768	4.613		4.613	3,4%
Gastos de personal	1.038		1.038	1.076	32	1.108	(3,5)%
Gastos de combustible	1.503	(3)	1.500	1.564		1.564	(3,9)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	478		478	456		456	4,8%
Tasas de aterrizaje y de navegación	364		364	341		341	6,7%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	319		319	334		334	(4,5)%
Propiedad, TI y otros gastos	239	5	244	235	5	240	1,7%
Gastos comerciales	212		212	220	3	223	(3,6)%
Depreciación, amortización y deterioro	250		250	260		260	(3,8)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	120	(1)	119	110	(2)	108	9,1%
Diferencias de tipo de cambio	-		-	21		21	
Gastos totales de las operaciones	4.523	1	4.524	4.617	38	4.655	(2,0)%
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	245	(1)	244	(4)	(38)	(42)	
Gastos no operativos netos	(63)	(17)	(80)	(69)		(69)	
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos de operaciones continuadas	182	(18)	164	(73)	(38)	(111)	
Impuestos	(35)	(2)	(37)	34	9	43	
Beneficio/(pérdida) después de impuestos de operaciones continuadas	147	(20)	127	(39)	(29)	(68)	
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-		-	-	(10)	(10)	
Beneficio/(pérdida) después de impuestos del ejercicio	147	(20)	127	(39)	(39)	(78)	

Indicadores operativos	2013	2012	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	58.186	55.820	4,2%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	47.230	45.398	4,0%
Coefficiente de ocupación (%)	81,2	81,3	(0,1)%
Cifras de pasajeros (miles)	17.321	14.338	20,8%
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.392	1.527	(8,8)%
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,79	8,63	1,9%
Ingreso pasaje / AKO (céntimos €)	7,14	7,02	1,7%
Ingreso por carga / TKT (céntimos €)	19,47	19,58	(0,6)%
Coste total / AKO (céntimos €)	7,77	8,27	(6,0)%
Coste de combustible / AKO (céntimos €)	2,58	2,80	(7,9)%
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos €)	5,19	5,47	(5,1)%
Plantilla media	60.728	60.418	0,5%

Análisis financiero:

RESULTADOS DEL PRIMER SEMESTRE DE IAG RESPECTO AL MISMO PERIODO DEL AÑO ANTERIOR

Entorno operativo y de mercado

Durante el semestre se observó cierta estabilidad en los precios del combustible y en los tipos de cambios. Nuestra demanda en Europa continental fue más alta de lo previsto a comienzos de año. Nuestro mercado norteamericano siguió comportándose bien. África, Suramérica y Asia, a pesar de presentar perspectivas económicas ligeramente más débiles de lo previsto, siguen ofreciendo oportunidades de crecimiento.

Desarrollos estratégicos

En abril, IAG anunció un pedido firme de 18 aeronaves Airbus A350-1000 y el plan de convertir sus opciones sobre 18 Boeing 787 en pedidos firmes para British Airways, sujeto a la aprobación de los accionistas. Estas aeronaves se utilizarán para reemplazar 30 aeronaves Boeing 747-400 entre 2017 y 2023. Para Iberia, IAG ha alcanzado un acuerdo tanto con Airbus como con Boeing para establecer los términos comerciales y reservas de entregas que podrían derivar en pedidos en firme de aeronaves Airbus 350 y/o Boeing 787. Los pedidos en firme sólo se realizarán cuando Iberia se encuentre en posición de crecer de manera rentable, una vez que se haya reestructurado y reducido su base de costes.

El 23 de abril, la mayoría de los accionistas de Vueling Airlines, S.A. (Vueling) aceptaron la oferta pública de adquisición de acciones en efectivo de IAG para comprar las acciones restantes de la aerolínea. IAG ya poseía indirectamente una participación del 45,85% en Vueling, y el 82,48% de los accionistas restantes aceptaron su oferta al precio de 9,25 euros por acción. Por lo tanto, el Grupo IAG es propietario del 90,51% de Vueling a partir de la fecha de formalización de la adquisición, el 26 de abril de 2013. El coste derivado de la compra de acciones de Vueling asciende a 124 millones de euros. El 27 de junio, Vueling acordó sacar de negociación el 9,49% del capital restante de la compañía de las Bolsas de Barcelona, Bilbao, Madrid y Valencia.

El 14 de mayo, IAG cerró con éxito una emisión de bonos *senior* convertibles no garantizados por valor de 390 millones de euros. Los bonos se emitieron para financiar la adquisición de Vueling, mejorar la liquidez y reducir el coste de financiación. Los bonos devengarán intereses a un tipo fijo del 1,75% anual, a pagar por semestres vencidos. El precio de conversión de 4,25 euros por acción ordinaria, lo que representa una prima de aproximadamente el 35% sobre el precio medio ponderado por volumen de las acciones de IAG en la Bolsa de Londres desde el lanzamiento hasta el momento de la fijación del precio.

El 26 de junio, IAG anunció que British Airways ha lanzado con éxito la primera emisión de bonos cotizados colateralizados con aeronaves por valor de 927 millones de dólares. Estos bonos conocidos como EETC (*Enhanced Equipment Trust Certificates*) son una fórmula de financiación de aeronaves comúnmente utilizada por las aerolíneas estadounidenses. La operación incluyó la emisión de Certificados de Clase A y de Clase B con un cupón anual del 4,625% y el 5,625% respectivamente. Como colateral se han aportado en conjunto seis nuevos B787-8, dos nuevos B777-300 ER y seis nuevos A320-200 con fechas de entrega en los próximos 12 meses. Es la primera vez que British Airways emite EETCs y la primera vez que esta estructura de financiación se emplea en el Reino Unido.

Tipos de cambio

En el semestre, la conversión de British Airways desde su divisa funcional, la libra esterlina, a la divisa de presentación de la información financiera, el euro, arrojó un beneficio interanual de 160 millones de euros sobre los ingresos y un impacto favorable de 147 millones de euros sobre los gastos operativos, reflejando principalmente la depreciación de la libra esterlina (2,3%) frente al euro.

Los efectos del tipo de cambio en las transacciones de todo el Grupo en el semestre fueron positivos sobre los ingresos, 13 millones de euros y negativos sobre los gastos, de 86 millones de euros.

Por tanto, el efecto neto negativo en las pérdidas del semestre ascendió a 86 millones de euros, cifra que incluye un impacto adverso de 147 de millones de euros sobre los ingresos y un impacto favorable de 61 millones de euros sobre los costes.

Vueling

En los resultados semestrales al 30 de junio de 2013 se incluye a Vueling desde el 26 de abril de 2013. Vueling representa el 4,1% de la capacidad en el primer semestre, el 3,2% de los ingresos totales y obtuvo un beneficio de las operaciones de 27 millones de euros.

Tráfico

La capacidad total creció un 1,2% en el primer semestre del año y el tráfico un 2,0%, lográndose una mejora de 0,6 puntos en el coeficiente de ocupación hasta el 79,4%. Excluyendo a Vueling, la capacidad se redujo un 2,9% y el tráfico se contrajo un 2,1%, lo que se tradujo en una mejora de 0,7 puntos en el coeficiente de ocupación.

Ingresos de pasaje

Los ingresos de pasaje aumentaron un 4,0% comparado con el primer semestre del año anterior, o un 5,8% a tipos de cambio constantes. El ingreso unitario de pasaje (por AKO) aumentó un 2,8% y el *yield* de pasaje (por PKT) se incrementó un 2,0%. A tipos de cambio constantes, el ingreso unitario de pasaje aumentó un 4,6% y el *yield* de pasaje un 3,8%.

Durante los primeros seis meses, British Airways siguió centrándose en conseguir mejoras sostenibles en el *yield* y en los ingresos unitarios, restringiendo el crecimiento de la capacidad y adaptándolo a la demanda del mercado. En Iberia, seis primeros meses del año la atención se concentró en la puesta en marcha del Plan de Transformación para mejorar la rentabilidad, reduciendo la capacidad un 13,0% y suspendiendo rutas y frecuencias deficitarias.

Largo radio

La capacidad en Norteamérica se redujo un 0,6%, mientras que el tráfico mejoró un 1,4%, dando como resultado un aumento del coeficiente de ocupación de 1,6 puntos hasta el 83,2%.

En Latinoamérica y Caribe la capacidad descendió un 8,9% y el tráfico se redujo un 10,6%, de forma que el coeficiente de ocupación cayó 1,6 puntos hasta el 82,4%.

África, Oriente Medio y sur de Asia experimentaron un descenso de la capacidad del 1,1% y el tráfico se contrajo un 0,2%, lo que resultó un aumento del coeficiente de ocupación de 0,6 puntos hasta el 76,0%.

La capacidad en Asia-Pacífico aumentó un 1,9%, mientras que el tráfico creció un 4,1%, dando como resultado una mejora del coeficiente de ocupación de 1,7 puntos hasta el 79,6%.

Corto radio

El mercado europeo registró un buen comportamiento a lo largo del primer semestre del año y se benefició de la incorporación de Vueling.

La capacidad en Europa aumentó un 13,7% y el tráfico mejoró un 18,2%, dando como resultado un incremento del coeficiente de ocupación de 2,9 puntos hasta el 75,3%. Excluyendo a Vueling, los incrementos de los coeficientes de ocupación fueron similares, pero con un descenso de la capacidad del 2,6%.

La capacidad doméstica se incrementó un 22,7% y el tráfico aumentó un 19,2%, produciendo un descenso del coeficiente de ocupación de 2,1 puntos, hasta el 71,9%. Excluyendo a Vueling, la capacidad doméstica disminuyó un 5,2% y el tráfico descendió un 12,2%, produciendo una caída del coeficiente de ocupación de 5,5 puntos.

Premium

El tráfico "premium" (PKT) continuó aumentando durante el semestre, con un impacto positivo del mix sobre los ingresos unitarios y los ingresos medios.

Carga y otros ingresos

Los ingresos y los volúmenes de carga descendieron, pero se produjo una leve mejora del 0,1% en el *yield* con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior.

A partir del 26 de abril, los ingresos de handling y mantenimiento de Iberia relacionados con Vueling se eliminan de los resultados del Grupo. El impacto durante el primer semestre del año fue una reducción de aproximadamente 25 millones de euros tanto en ingresos como en gastos. La partida de Otros ingresos también se vio afectada por los conflictos sindicales en España debido a las pérdidas de productividad en el primer trimestre y de negocio recurrente en el segundo trimestre. Los volúmenes y los *yields* de handling de carga también descendieron. Se registraron mejoras en Otros ingresos durante el periodo en áreas como BA Holidays.

Costes

Los costes totales excluidas las partidas excepcionales descendieron en 45 millones de euros o un 0,5% hasta 8.740 millones de euros, beneficiándose del tipo de cambio de conversión reduciendo los costes en 147 millones de euros, compensados por el efecto del tipo de cambio en las transacciones de 86 millones de euros. A tipos de cambio constantes, los costes totales aumentaron 16 millones de euros (0,2%), para un incremento de la capacidad del 1,2%, lo que produce una mejora de los costes unitarios totales del 1,0%.

Los costes unitarios excluido el combustible se redujeron un 0,2%. Los costes unitarios excluido el combustible subieron en el primer trimestre por los recortes de capacidad en Iberia en el marco del Plan de Transformación previos a las reducciones de plantilla y en British Airways ante la llegada de nuevas aeronaves este año. Los costes unitarios excluido el combustible se vieron afectados negativamente, ya que en 2013 se incluyó a bmi en el primer trimestre por primera vez; en el primer trimestre se suelen generar costes, excluido el combustible por AKO, más altos que durante el resto del año debido a la estacionalidad. En el segundo trimestre se registró una reversión de estos impactos, que se vieron compensados parcialmente por la incorporación de Vueling desde el 26 de abril de 2013, ya que excluye el primer trimestre y tiene una base general de costes por AKO más baja.

Los gastos de combustible descendieron en 109 millones de euros o un 3,7% hasta 2.864 millones de euros, mientras que los costes unitarios de combustible se redujeron un 4,7% como resultado del abaratamiento del combustible. A tipos de cambio constantes, los costes unitarios de combustible también se redujeron un 4,7%, ya que los desfavorables tipos de cambio en las transacciones desde la libra esterlina al dólar estadounidense se vieron compensados por efectos positivos derivados de los movimientos de libras esterlinas a euros.

Los gastos de personal antes de partidas excepcionales se mantuvieron estables con respecto al año pasado, pero aumentaron un 1,4% a tipos de cambio constantes por los gastos de Vueling, los aumentos salariales y los costes de los planes de pensiones (por motivos contables), compensados por el efecto del Plan de Transformación de Iberia. Los costes unitarios de personal a tipos de cambio constantes se mantuvieron estables.

Los gastos de handling, catering y otros costes de explotación aumentaron un 8,6% hasta 924 millones de euros o un 10,5% más a tipos de cambio constantes. Este incremento se debe fundamentalmente al aumento del 13,1% en el número de pasajeros transportados durante el periodo con respecto al primer trimestre, cuando bmi no se incluía en la base, y la inclusión de Vueling en el segundo trimestre. La partida de otros gastos operativos también aumentó como resultado de la mayor actividad de BA Holidays, que incrementó los ingresos y los gastos.

Las tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 4,3% hasta 655 millones de euros o un 5,9% más a tipos de cambio constantes. Las tasas de aterrizaje y navegación subieron debido al aumento en el volumen de aterrizajes y al incremento de las tasas aeroportuarias por encima de la inflación.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota antes de partidas excepcionales descendieron un 1,4% hasta 626 millones de euros; un 1,6% menos a tipos de cambio constantes. Este descenso se debe en parte a la menor actividad de terceros en España, por los conflictos sindicales que afectaron a la productividad en el primer trimestre, y a la pérdida de operaciones continuadas en el segundo trimestre. Estos descensos se compensaron parcialmente con otros incrementos en los volúmenes y los precios.

Los gastos de propiedad, TI y otros gastos antes de partidas excepcionales descendieron 13 millones de euros, o un 2,8% hasta 457 millones de euros.. Los gastos de propiedad, TI y otros gastos descendieron debido a la supresión de los costes de la sede central de bmi.

Los gastos comerciales descendieron un 5,9% hasta 398 millones de euros o un 3,5% menos a tipos de cambio constantes. El descenso de los gastos comerciales se debe al menor número de pasajeros en Iberia y a la no repetición de acciones específicas llevadas a cabo en 2012 por British Airways, como la inversión en Masterbrand y la publicidad en torno a los Juegos Olímpicos. Estos descensos se compensaron parcialmente por los mayores volúmenes de pasajeros en British Airways y Vueling.

Los costes de depreciación, amortización y deterioro descendieron un 2,7% hasta 498 millones de euros, estando esto relacionado fundamentalmente con la conversión de moneda.

Los gastos de arrendamiento operativo de flota antes de partidas excepcionales aumentaron un 2,9% hasta 215 millones de euros, reflejando principalmente el aumento en 71 aeronaves bajo arrendamiento operativo provenientes de Vueling y la reducción de nueve aeronaves bajo arrendamiento operativo en Iberia.

Partidas excepcionales

Los costes de reestructuración de plantilla asociados al Plan de Transformación de Iberia se registraron en 2012; su cálculo se basó en la previsión del Comité de Dirección, teniendo en cuenta las leyes laborales aplicables en España. Tras la aceptación de la propuesta del mediador en marzo de 2013, se reconocieron provisiones adicionales por reestructuración de personal por 265 millones de euros. También se registraron gastos excepcionales de reestructuración por 47 millones de euros asociados a la devolución de flota arrendada y a la retirada de aeronaves propias.

La adquisición de Vueling resultó en varias partidas excepcionales durante el periodo: la exclusión de las coberturas de flujos de caja para combustible vigentes en el momento de la adquisición se tradujeron en un ingreso de 3 millones de euros, los costes de adquisición de la operación de 5 millones de euros y las pérdidas por la adquisición por fases relacionadas con la inversión original de 17 millones de euros. Además, se registró un ingreso excepcional de 2 millones de euros relacionado con coberturas de flujos de caja para arrendamientos de aeronaves adquiridas tras la compra de Iberia.

Las partidas excepcionales del año anterior reflejan principalmente el beneficio materializado en el primer trimestre en relación con la liquidación de sanciones impuestas por las autoridades de la competencia en el Reino Unido, que dieron lugar a la reversión de la provisión de 35 millones de euros y a costes asociados a la reestructuración la línea de negocio principal adquirida de bmi, que ascendieron a 40 millones de euros en el segundo trimestre, incluyendo 8 millones de euros en costes de transacción e integración relacionados con la adquisición de bmi. Además, se registró un ingreso excepcional de 4 millones de euros en el mismo semestre del año pasado relacionado con coberturas de flujos de caja para arrendamientos de aeronaves adquiridas tras la compra de Iberia.

Pérdida de las operaciones

La pérdida de las operaciones de IAG antes de partidas excepcionales en el primer semestre fue de 33 millones de euros, frente a la pérdida de 253 millones de euros del primer semestre de 2012.

Partidas no operativas

Los costos no operativos se incrementaron de 104 millones de euros a 144 millones de euros debido al aumento de 32 millones de euros en los costos financieros netos y a 10 millones de euros relacionados con la parte correspondiente a IAG de las pérdidas de Vueling antes de la adquisición en relación con la aplicación del método de puesta en equivalencia.

Impuestos

Durante el trimestre no se reconocieron activos por impuestos diferidos relacionados con las pérdidas de Iberia incurridas en el periodo actual. El reconocimiento de estos activos se revisará en el segundo semestre del año en el marco del proceso de Planificación Anual del Negocio. Excluyendo este efecto, el crédito fiscal del trimestre, que asciende a 3 millones de euros, refleja un tipo efectivo aplicado al Grupo del 35%.

Operaciones discontinuadas

Las operaciones discontinuadas del año anterior representan la pérdida después de impuestos del periodo de bmi regional y bmibaby. bmi regional se vendió durante el periodo anterior y bmibaby dejó de operar en el tercer trimestre de 2012.

Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo

El efectivo a 30 de junio de 2013 era 3.627 millones de euros, lo que supone un incremento de 718 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2012. Este incremento del efectivo responde a los fondos obtenidos con la emisión de bonos convertibles por valor de 390 millones de euros, después de descontar los costes relativos al estudio y al cierre de la operación de adquisición de Vueling; y a la posición de tesorería de Vueling. Estos incrementos se vieron parcialmente compensados por el efectivo usado tanto por British Airways como Iberia desde finales de año, en línea con la estacionalidad del negocio.

La posición de tesorería a 30 de junio de 2013 comprende 2.116 millones de euros de British Airways, 690 millones de euros de Iberia, 549 millones de euros de Vueling y 272 millones de euros de la sociedad holding del Grupo IAG.

Marco estratégico

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

- Conseguiremos la confianza del cliente 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;
- Constituiremos una plataforma de aerolíneas internacionales de calidad, líderes en sus mercados, que 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.

Principales riesgos e incertidumbres

Durante este periodo hemos seguido manteniendo y explotando nuestra estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que nos afectan, detallados en las páginas 83 a 85 del Informe anual y las Cuentas cerradas a 31 de diciembre de 2012, siguen siendo relevantes para el próximo semestre del año.