

## ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 3 de agosto de 2012, los resultados consolidados del Grupo correspondientes a los semestres finalizados el 30 de junio de 2012 y 2011, así como los resultados combinados correspondientes al semestre comparativo finalizado el 30 de junio de 2011, incluidos los primeros 21 días de enero de Iberia en 2011.

### Principales parámetros del periodo relativos a los resultados combinados de IAG:

- Pérdida de las operaciones en el segundo trimestre de 4 millones de euros, antes de partidas excepcionales (2011: beneficio de explotación: 190 millones de euros).
- Pérdida de las operaciones correspondiente al semestre finalizado el 30 de junio de 2012 de 253 millones de euros antes de partidas excepcionales (2011: beneficio de explotación: 88 millones de euros)
- British Airways obtuvo un beneficio de las operaciones, después de partidas excepcionales, de 13 millones de euros en el semestre finalizado el 30 de junio de 2012, mientras que Iberia registró una pérdida de las operaciones de 263 millones de euros.
- Pérdida antes de impuestos en el semestre de 390 millones de euros (2011: beneficio antes de impuestos de 39 millones de euros)
- Los ingresos registrados en el semestre aumentaron un 9,8% alcanzando los 8.532 millones de euros (2011: 7.773 millones de euros), incluidos 278 millones de euros o un 3,6% por el efecto de la conversión de moneda.
- Los ingresos unitarios de pasaje registrados en el semestre aumentaron un 8,9%, con un incremento de capacidad del 2,6%.
- Los costes del combustible aumentaron un 25,0% hasta alcanzar 2.973 millones de euros (2011: 2.378 millones de euros antes de partidas excepcionales)
- Los costes excluido el combustible antes de partidas excepcionales aumentaron un 9,5% situándose en 5.812 millones de euros, incluidos 198 millones de euros derivados del impacto desfavorable de la conversión de moneda. Los costes unitarios excluido el combustible aumentaron un 6,7%, o un 3,0% a tipos de cambio constantes.
- La posición de efectivo se situó en 4.013 millones de euros a 30 de junio de 2012, lo que supone un aumento de 278 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2011 (diciembre de 2011: 3.735 millones de euros).
- La deuda neta del Grupo aumentó en 160 millones de euros hasta alcanzar 1.308 millones de euros (diciembre de 2011: 1.148 millones de euros).

### Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros (no auditada)	Semestre finalizado el 30 de junio		Incr. / (dism.)	Consolidados Semestre finalizado el 30 de junio	
	Consolidados 2012	Combinados 2011 <sup>(1)</sup>		2012	2011 <sup>(2)</sup>
					<i>(excluye 21 días de Iberia previos a la fusión)</i>
Ingresos de pasaje	7.210	6.448	11,8 %	7.210	6.269
Total ingresos	8.532	7.773	9,8 %	8.532	7.537
(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	(253)	88		(253)	125
Partidas excepcionales	(1)	(56)		(1)	(56)
(Pérdida)/beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	(254)	32		(254)	69
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos	(390)	39		(390)	78
(Pérdida)/beneficio después de impuestos	(231)	71		(231)	98
Beneficio básico por acción (céntimos de €)				(13,6)	4,7
<b>Indicadores operativos</b>	<b>2012</b>	<b>2011<sup>(1)</sup></b>	<b>Incr. / (dism.)</b>		
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	107.276	104.543	2,6 %		
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	84.561	80.403	5,2 %		
Coefficiente de ocupación (%)	78,8	76,9	1,9pts		
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,53	8,02	6,4 %		
Ingreso pasaje / AKO (céntimos €)	6,72	6,17	8,9 %		
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos €)	5,42	5,08	6,7 %		
<b>Millones de euros (no auditado)</b>	<b>A 30 de junio de 2012</b>	<b>A 31 de diciembre de 2011<sup>(1)</sup></b>	<b>Incr. / (dism.)</b>		
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	4.013	3.735	7,4 %		
Deuda neta	1.308	1.148	13,9 %		
Patrimonio neto	5.482	5.686	(3,6)%		
Apalancamiento financiero ajustado <sup>(3)</sup>	46%	44%	2pts		

(1) La presente información financiera se basa en la combinación de los resultados de las operaciones de British Airways Plc (BA), Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (Iberia) e IAG (la Compañía) durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2011. Estos estados financieros combinados excluyen participaciones cruzadas y transacciones entre partes vinculadas. Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

(2) La cuenta de resultados de IAG de 30 de junio de 2011 a efectos comparativos refleja los resultados consolidados de BA y IAG (la Compañía) correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2011 y de Iberia por el periodo comprendido desde el 22 de enero de 2011 al 30 de junio de 2011.

(3) El apalancamiento financiero ajustado viene definido por la deuda neta neto 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.

## **El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:**

“En el trimestre registramos unas pérdidas de las operaciones de 4 millones de euros, incluidos unas pérdidas de 50 millones de euros de bmi, antes de partidas excepcionales. A pesar de la positiva evolución de nuestros ingresos, aumentaron un 11,5%, esto quedó contrarrestado por el encarecimiento de la factura del combustible en 314 millones de euros, lo que supone un aumento del 25,1%.”

“Durante el semestre analizado, registramos una pérdida de las operaciones de 253 millones de euros, antes de partidas excepcionales, con un aumento de los ingresos del 9,8% y un incremento del coste del combustible del 25,0%.”

“Nuestro programa de sinergias continua en marcha y estamos en camino de alcanzar nuestros objetivos para el ejercicio 2012 y los beneficios anuales de 500 millones de euros para 2015.”

“Si bien hemos realizado inversiones específicas para los beneficios comerciales a largo plazo, tales como el patrocinio olímpico y la campaña publicitaria Master brand de British Airways y el desarrollo de nuestra moneda Avios de viajero frecuente, nos mantenemos enfocados en el control de costes estrictos en todo el Grupo.”

“Los costes de reestructuración de bmi representaron la mayoría de los 38 millones de euros de partidas excepcionales. Estos costes y las pérdidas de la aerolínea se ajustan a nuestras previsiones. La integración de bmi mainline en British Airways va por buen camino y está previsto que concluya antes del cierre del ejercicio.”

“Sigue habiendo una gran diferencia en los resultados de nuestras filiales. British Airways obtuvo un beneficio de las operaciones a pesar del incremento de los precios del combustible, mientras que las pérdidas de Iberia se acentuaron.”

“Los problemas de Iberia son profundos y estructurales y el entorno económico refuerza la necesidad de un cambio estructural permanente. En estos momentos estamos trabajando en un plan de reestructuración para Iberia, que anticipamos estará finalizado a finales de septiembre. Es probable que este incluya la reducción de tamaño a corto plazo, la remodelación de la red con el fin de alcanzar unos mayores ingresos unitarios y una reevaluación de todos los aspectos del negocio para obtener una base de costes competitiva y un servicio que permita conseguir un crecimiento rentable a largo plazo. Inevitablemente, no vamos a ser capaces de evitar la pérdida de empleos como parte de este proceso.”

“Iberia Express, la nueva filial de Iberia que opera con una efectiva base de costes, ha experimentado un excelente comienzo y ha sido rentable en su tercer mes de actividad, Junio, estableciendo una operación ejemplar desde Madrid Barajas.”

## **Perspectivas de negocio:**

Durante los últimos tres meses han mejorado diversos factores. El marco general de negocio se mantiene firme para British Airways, y la integración de bmi se está produciendo con el ritmo previsto, pero los beneficios derivados de la rebaja en los precios del combustible están siendo más que compensados por el deterioro del entorno económico español.

Nuestro objetivo para este año era el de lograr un resultado operativo equilibrado, después de considerar el impacto de los costes de reestructuración de bmi y el impacto negativo, a corto plazo, de su adquisición. Sin embargo, habida cuenta del reciente empeoramiento del entorno económico español, prevemos registrar una ligera pérdida operativa en el conjunto de 2012.

El plan de reestructuración de Iberia podría traducirse en costes de reestructuración adicionales en la última parte del año.

## **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 de la Compañía, 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 de la Compañía en 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 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 de la Compañía 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 2011; estos documentos pueden obtenerse en [www.iagshares.com](http://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@iagroup.com](mailto:Investor.relations@iagroup.com)

**CUENTA DE RESULTADOS COMBINADA**

Millones de euros (no auditado)	Semestre finalizado el 30 de junio, 2012			Semestre finalizado el 30 de junio, 2011			Incr./ (dism.) <sup>(1)</sup>
	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total <sup>(1)</sup>	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total <sup>(1)</sup>	
Ingresos de pasaje	7.210		7.210	6.448		6.448	11,8 %
Ingresos de carga	590		590	592		592	(0,3)%
Otros ingresos	732		732	733		733	(0,1)%
<b>Total ingresos</b>	<b>8.532</b>		<b>8.532</b>	<b>7.773</b>		<b>7.773</b>	<b>9,8 %</b>
Gastos de personal	2.070	32	2.102	1.909		1.909	8,4 %
Gastos de combustible	2.973		2.973	2.378	61	2.439	25,0 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	851		851	759		759	12,1 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	628		628	589		589	6,6 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	635		635	553		553	14,8 %
Propiedad, TI y otros gastos	470	(30)	440	445		445	5,6 %
Gastos comerciales	423	3	426	359		359	17,8 %
Depreciación, amortización y deterioro	512		512	491		491	4,3 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	209	(4)	205	200	(5)	195	4,5 %
Diferencias de tipo de cambio	14		14	2		2	
Gastos totales de las operaciones	8.785	1	8.786	7.685	56	7.741	14,3 %
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones</b>	<b>(253)</b>	<b>(1)</b>	<b>(254)</b>	<b>88</b>	<b>(56)</b>	<b>32</b>	
(Gastos)/ingresos no operativos netos	(136)		(136)	(76)	83	7	79 %
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	(389)	(1)	(390)	12	27	39	
Impuestos	150	9	159	32		32	
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos de operaciones continuadas</b>	<b>(239)</b>	<b>8</b>	<b>(231)</b>	<b>44</b>	<b>27</b>	<b>71</b>	
Pérdida después de impuestos de operaciones interrumpidas	-	(10)	(10)	-		-	
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>(239)</b>	<b>(2)</b>	<b>(241)</b>	<b>44</b>	<b>27</b>	<b>71</b>	

  

Indicadores operativos	2012 <sup>(1)</sup>	2011 <sup>(1)</sup>	Incr./ (dism.) <sup>(1)</sup>
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	107.276	104.543	2,6 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	84.561	80.403	5,2 %
Coefficiente de ocupación (%)	78,8	76,9	1,9pts
Cifras de pasajeros (miles)	25.731	24.809	3,7 %
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	3.010	3.066	(1,8)%
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,53	8,02	6,4 %
Ingreso pasaje / AKO (céntimos €)	6,72	6,17	8,9 %
Ingreso por carga / TKT (céntimos €)	19,60	19,31	1,5 %
Coste total / AKO (céntimos €)	8,19	7,35	11,4 %
Coste de combustible / AKO (céntimos €)	2,77	2,27	22,0 %
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos €)	5,42	5,08	6,7 %
Aviones en servicio	398	348	14,4 %
Plantilla media	58.476	56.404	3,7 %

(1) La presente información financiera se basa en la combinación de los resultados de las operaciones de British Airways Plc (BA), Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (Iberia) e IAG (la Compañía) durante los periodos semestrales finalizados el 30 de junio de 2012 y 2011. Estos estados financieros combinados excluyen participaciones cruzadas y transacciones entre partes vinculadas. Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

Los resultados consolidados para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012 se presentan en la página siguiente.

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**

Millones de euros (no auditado)	Semestre finalizado el 30 de junio, 2012			Semestre finalizado el 30 de junio, 2011			Incr./ (dism.) <sup>(1)</sup>
	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total <sup>(1)</sup>	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total <sup>(1)</sup>	
Ingresos de pasaje	7.210		7.210	6.269		6.269	15,0 %
Ingresos de carga	590		590	578		578	2,1 %
Otros ingresos	732		732	690		690	6,1 %
<b>Total ingresos</b>	<b>8.532</b>		<b>8.532</b>	<b>7.537</b>		<b>7.537</b>	<b>13,2 %</b>
Gastos de personal	2.070	32	2.102	1.838		1.838	12,6 %
Gastos de combustible	2.973		2.973	2.309	61	2.370	28,8 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	851		851	736		736	15,6 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	628		628	564		564	11,3 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	635		635	528		528	20,3 %
Propiedad, TI y otros gastos	470	(30)	440	430		430	9,3 %
Gastos comerciales	423	3	426	343		343	23,3 %
Depreciación, amortización y deterioro	512		512	481		481	6,4 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	209	(4)	205	183	(5)	178	14,2 %
Diferencias de tipo de cambio	14		14	-		-	
Gastos totales de las operaciones	8.785	1	8.786	7.412	56	7.468	18,5 %
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones</b>	<b>(253)</b>	<b>(1)</b>	<b>(254)</b>	<b>125</b>	<b>(56)</b>	<b>69</b>	
(Gastos)/ingresos no operativos netos	(136)		(136)	(74)	83	9	84 %
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	(389)	(1)	(390)	51	27	78	
Impuestos	150	9	159	20		20	
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos de operaciones continuadas</b>	<b>(239)</b>	<b>8</b>	<b>(231)</b>	<b>71</b>	<b>27</b>	<b>98</b>	
Pérdida después de impuestos de operaciones interrumpidas	-	(10)	(10)	-		-	
<b>(Pérdida)/beneficios después de impuestos del periodo</b>	<b>(239)</b>	<b>(2)</b>	<b>(241)</b>	<b>71</b>	<b>27</b>	<b>98</b>	
(Pérdida)/beneficio básico por acción (céntimos de €)			(13,6)			4,7	
(Pérdida)/beneficio diluido por acción (céntimos de €)			(13,6)			4,3	

(1) La cuenta de resultados de IAG a 30 de junio de 2012 representa los resultados consolidados de BA, IB e IAG (la Compañía) correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2012. La información comparativa a 30 de junio de 2011 representa los resultados consolidados de BA y IAG (la Compañía) correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2011 y de Iberia para el período comprendido desde el 22 de enero de 2011 al 30 de junio de 2011.

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**

Millones de euros (no auditado)	Tres meses finalizados el 30 de junio, 2012			Tres meses finalizados el 30 de junio, 2011			Incr./ (dism.)
	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total	
Ingresos de pasaje	3.920		3.920	3.430		3.430	14,3 %
Ingresos de carga	299		299	302		302	(1,0)%
Otros ingresos	394		394	405		405	(2,7)%
<b>Total ingresos</b>	<b>4.613</b>		<b>4.613</b>	<b>4.137</b>		<b>4.137</b>	<b>11,5 %</b>
Gastos de personal	1.076	32	1.108	985		985	9,2 %
Gastos de combustible	1.564		1.564	1.250	61	1.311	25,1 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	456		456	376		376	21,3 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	341		341	301		301	13,3 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	334		334	275		275	21,5 %
Propiedad, TI y otros gastos	235	5	240	230		230	2,2 %
Gastos comerciales	220	3	223	180		180	22,2 %
Depreciación, amortización y deterioro	260		260	245		245	6,1 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	110	(2)	108	96	(5)	91	14,6 %
Diferencias de tipo de cambio	21		21	9		9	
Gastos totales de las operaciones	4.617	38	4.655	3.947	56	4.003	17,0 %
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones</b>	<b>(4)</b>	<b>(38)</b>	<b>(42)</b>	<b>190</b>	<b>(56)</b>	<b>134</b>	
(Gastos)/ingresos no operativos netos	(85)		(85)	(48)		(48)	77 %
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	(89)	(38)	(127)	142	(56)	86	
Impuestos	33	9	42	(48)		(48)	
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos de operaciones continuadas</b>	<b>(56)</b>	<b>(29)</b>	<b>(85)</b>	<b>94</b>	<b>(56)</b>	<b>38</b>	
Pérdida después de impuestos de operaciones interrumpidas	-	(10)	(10)	-		-	
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo	(56)	(39)	(95)	94	(56)	38	

Indicadores operativos	2012	2011	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	55.851	53.427	4,5%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	45.421	42.636	6,5%
Coefficiente de ocupación (%)	81,3	79,8	1,5pts
Cifras de pasajeros (miles)	14.347	13.281	8,0%
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.529	1.552	(1,5)%
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,63	8,04	7,3 %
Ingreso pasaje / AKO(céntimos €)	7,02	6,42	9,3%
Ingreso por carga / TKT(céntimos €)	19,56	19,46	0,5%
Coste total / AKO(céntimos €)	8,27	7,39	11,9%
Coste de combustible / AKO(céntimos €)	2,80	2,34	19,7%
Coste total excluyendo combustible / AKO(céntimos €)	5,47	5,05	8,3 %
Plantilla media	60.418	56.649	6,7%

## **Análisis financiero:**

Los resultados consolidados incluyen Iberia desde la fecha de adquisición, el 21 de enero de 2011. Los resultados combinados correspondientes a 2011 reflejan los resultados de Iberia desde el 1 de enero de 2011.

El resultado consolidado (comparando IAG con Iberia sólo a partir del 21 de enero de 2011) refleja un aumento de los ingresos de 995 millones de euros hasta 8.532 millones y un aumento de los costes de 1.373 millones de euros hasta 8.785 millones, principalmente como consecuencia de los resultados obtenidos en el primer semestre de 2012 y del crecimiento del negocio comparado con el año anterior. Las comparativas línea por línea de negocio no resultan relevantes debido a la fecha de adquisición de Iberia. Por lo tanto, los comentarios de este análisis financiero se han realizado sobre el resultado consolidado relativo al semestre finalizado el 30 de junio de 2012 de IAG comparado con los resultados combinados de IAG en el ejercicio anterior.

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

### *Contexto económico*

En el primer semestre hemos asistido a una fuerte volatilidad de los precios del combustible y de los tipos de cambio, con un empeoramiento de las perspectivas europeas tras la intensificación de la crisis de la zona euro. En consecuencia, la demanda procedente de Europa continental ha sido inferior a lo que habíamos estimado al comienzo del año. Norteamérica y Sudamérica, junto con Asia, aunque sus perspectivas económicas son ligeramente inferiores a lo esperado, siguen presentando oportunidades de crecimiento para nuestro negocio.

### *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 263 millones de euros sobre los ingresos y un impacto negativo de 256 millones de euros sobre los costes operativos, reflejando principalmente la depreciación del euro (4,0%) frente a la libra esterlina.

Los efectos del tipo de cambio en las transacciones de todo el Grupo en el semestre fueron positivos sobre los ingresos (15 millones de euros) y negativos sobre los costes (94 millones de euros).

Por tanto, el efecto neto negativo en las pérdidas del semestre ascendió a 72 millones de euros, incluyendo el impacto positivo de 278 millones de euros sobre los ingresos y el impacto negativo de 350 millones de euros sobre los costes.

### *bmi*

Los resultados del periodo de seis meses que finaliza el 30 de junio 2012 incluyen bmi desde el 20 de abril. Bmi representó un 1,3% del crecimiento de capacidad del primer semestre; 1,5% del crecimiento de los ingresos totales de un 9,8% y 2,1% del aumento de los costos totales de un 14,3%.

### *Ingresos de pasaje*

Los ingresos de pasaje aumentaron 762 millones de euros, o un 11,8%, comparado con el mismo semestre del ejercicio anterior. Este dato refleja un aumento de la capacidad (AKO) del 2,6% y un aumento del tráfico (PKT) del 5,2%. En cuanto al impacto de la conversión a nivel de Grupo, los ingresos de British Airways representaron un 3,6% del incremento total y a tipos de cambio constantes los ingresos de pasaje habrían aumentado un 8,0%.

El ingreso unitario de pasaje (ingreso pasaje/AKO) aumentó un 8,9% y *yield* (ingreso pasaje/PKT) se incrementó un 6,4%. A tipos de cambio constantes, el ingreso unitario de pasaje aumentó un 5,2% y el *yield* un 2,7%.

La prioridad para 2012 sigue siendo obtener un *yield* sostenible y un crecimiento de los ingresos unitarios en un contexto de altos precios del petróleo y crecimiento restringido de la capacidad para adecuarlo a la demanda del mercado. La capacidad global creció un 2,6% en el primer semestre del año y el tráfico un 5,2%, logrando una mejora de 1,9 puntos en el coeficiente de ocupación hasta el 78,8%. Esto incluye la integración de bmi en el Grupo. En términos comparables, excluyendo bmi, la capacidad se incrementó un 1,3% y el tráfico un 4,0%, lo que produjo un aumento de 2,1 puntos en el coeficiente de ocupación.

### *Largo radio*

La capacidad en Norteamérica aumentó un 5,2% mientras que el tráfico mejoró un 8,9%, dando como resultado un aumento del coeficiente de ocupación de 2,8 puntos hasta el 81,6%.

En Latino América y Caribe la capacidad descendió un 0,1% y el tráfico aumentó un 1,8%, de forma que el coeficiente de ocupación se incrementó 1,5 puntos hasta el 84,0%.

África, Oriente Medio y sur de Asia experimentaron incrementos de capacidad del 6,9% (teniendo en cuenta los recortes de capacidad en el norte de África derivados de la "Primavera árabe" en la base de 2011), mientras que el tráfico aumentó un 9,7%, lo que se tradujo en un aumento del coeficiente de ocupación de 1,9 puntos hasta el 75,3%.

La capacidad en Asia Pacífico se aumentó un 1,6% mientras que el tráfico creció un 1,2%, dando como resultado un descenso del coeficiente de ocupación de 0,3 puntos hasta el 77,8%.

#### *Corto radio*

El mercado europeo continúa siendo muy competitivo, en especial en la región del sur de Europa. Iberia Express se lanzó con éxito en marzo de 2012 y bmi fue adquirida en el Grupo desde finales de abril de 2012.

La capacidad en Europa se redujo un 1,1%, mientras que el tráfico mejoró un 1,3%, dando como resultado un incremento del coeficiente de ocupación de 1,7 puntos hasta el 72,4%.

La capacidad doméstica disminuyó un 0,7% y el tráfico aumentó un 3,3%, produciendo una mejora del coeficiente de ocupación de 2,8 puntos, hasta el 74,0%.

#### *Premium*

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

#### *Carga*

Los ingresos de carga disminuyeron en 2 millones de euros o un 0,3% durante el semestre, reflejando un descenso del volumen (toneladas-kilómetros transportadas, TKT) del 1,8% y un aumento del *yield* (ingreso de carga/TKT) del 1,5%.

#### *Otros ingresos*

Otros ingresos disminuyeron 1 millón de euros o el 0,1%. El primer semestre de 2011 incluyó un beneficio de 35 millones de euros que está relacionado con un cambio en la estimación de algunos elementos de ingresos diferidos.

#### *Costes*

Total costes excluyendo las partidas excepcionales aumentaron en 1.100 millones de euros o el 14,3% hasta alcanzar 8.785 millones de euros, fruto del aumento de capacidad del 2,6%. Los costes unitarios totales subieron un 11,4%, principalmente como resultado del aumento de los costes unitarios de combustible. Los costes unitarios excluido combustible se incrementaron un 6,7%, o un 3,0% a tipos de cambio constantes. Los costes unitarios excluido el combustible aumentaron por el impacto del tipo de cambio derivado de la depreciación del euro, principalmente frente a la libra esterlina y el dólar estadounidense, así como por la subida de precios y determinados cambios resultantes de la propuesta del cliente Avios.

Los costes de combustible representaron un 33,8% (2011: 30,9%) de los costes totales, lo cual refleja fundamentalmente el aumento unitario del 6,2% del precio de las materias primas. Los costes de combustible aumentaron 595 millones de euros o un 25,0% hasta los 2.973 millones de euros, y un 22,0% en términos unitarios, como consecuencia del encarecimiento de precios, los reducidos beneficios derivados de las coberturas respecto al año anterior y los tipos de cambio desfavorables, debido a la depreciación del euro frente al dólar. Los costes unitarios de combustible aumentaron un 15,9% a tipos de cambio constantes.

Los gastos de personal antes de partidas excepcionales subieron un 8,4% hasta 2.070 millones de euros, reflejando aumentos salariales y de volumen de actividad. Los aumentos de volumen y salarios fueron responsables de más de 5,0 puntos de este incremento, representando los tipos de cambio otros 2,8 puntos. También se incluye en el semestre una provisión de 8 millones de euros relacionada con la reestructuración de British Airways, incluida la operación de Gatwick. Los costes unitarios por empleado a tipos constantes se elevaron un 2,7%, debido en parte a una reducción de la productividad (AKO por plantilla media) del 1,0%; excluyendo bmi esta partida se habría mantenido plana.

Los costes de handling, catering y otros gastos de explotación aumentaron un 12,1% hasta los 851 millones de euros. Durante el semestre, los tipos de cambio tuvieron un impacto negativo del 3,8% y los aumentos de volumen y precios representaron un 3,6% adicional, obedeciendo la mayor parte de este incremento adicional del coste al cambio en el tratamiento contable de Avios.

Las tasas de aterrizaje y de navegación aumentaron un 6,6% hasta los 628 millones de euros, en parte debido al aumento del volumen, pero también por unos incrementos de precios que superaron la inflación, en especial en el aeropuerto de Londres Heathrow. La conversión de moneda tuvo un impacto negativo del 2,6%.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota aumentaron un 14,8% hasta los 635 millones de euros. Esto incluye el efecto desfavorable de la conversión de moneda, que ascendió al 4,6%, así como aumentos de volumen y precios, aunque también el incremento de los materiales relativos al negocio de mantenimiento, reparaciones y puesta a punto.

Propiedad, TI y otros gastos antes de partidas excepcionales aumentó un 5,6% hasta 470 millones de euros, debido al efecto desfavorable de la conversión de moneda, que ascendió al 2,6%, y a la inclusión de los gastos centrales de bmi, que representaron la mayoría del aumento restante.

Los gastos comerciales aumentaron un 17,8% hasta los 423 millones de euros. Este coste se vio impulsado principalmente por el aumento del 11,8% de los ingresos de pasaje, así como por el efecto de la conversión de moneda, que ascendió al 4,1%, y las inversiones realizadas en publicidad de Masterbrand y Olympic en British Airways.

Los costes de depreciación, amortización y deterioro ascendieron un 4,3% hasta 512 millones de euros, en su mayor parte relacionado con la conversión de moneda.

Los gastos de arrendamiento de flota antes de partidas excepcionales aumentaron un 4,5% hasta 209 millones de euros, como consecuencia del aumento del arrendamiento operativo de aeronaves, principalmente unidades Boeing 777-300 en la flota de British Airways.

Las diferencias desfavorables de conversión se incrementaron en 12 millones de euros hasta suponer un gasto de 14 millones de euros.

#### *Partidas excepcionales*

Las partidas excepcionales reflejan principalmente el beneficio materializado en el primer trimestre de 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 del negocio adquirido de bmi mainline, que ascendieron a 40 millones de euros en el segundo trimestre, incluidos 8 millones de euros en costes de transacción e integración relacionados con la adquisición de bmi. Además, surgió un crédito excepcional de 4 millones de euros en el semestre relacionado con coberturas de arrendamientos de aeronaves adquiridas tras la compra de Iberia que no está permitido sean reconocidas por IAG.

#### *(Pérdida)/beneficio de las operaciones*

La pérdida de las operaciones de IAG en el primer semestre fue de 253 millones de euros, excluyendo las partidas excepcionales, lo que contrasta con el beneficio de 88 millones de euros registrado en el mismo periodo de 2011. La pérdida consolidada de las operaciones después de partidas excepcionales ascendió a 254 millones de euros (2011: beneficio de las operaciones de 69 millones de euros).

#### *Partidas ajenas a la explotación*

#### *Gastos financieros*

Los gastos financieros netos correspondientes al semestre fueron de 92 millones de euros, lo que supone un aumento de 82 millones respecto al año anterior, reflejando fundamentalmente al aumento de la deuda neta.

#### *Otras partidas ajenas a la explotación*

En 2011 la adquisición por etapas de Iberia arrojó un beneficio de 83 millones de euros en concepto de ganancia extraordinaria no expresada en efectivo, que no se repitió en 2012. Los gastos financieros netos correspondientes a pensiones ascendieron a 43 millones de euros en el primer semestre de 2012, comparado con un crédito de 14 millones de euros registrado en el mismo periodo del año anterior.

#### *(Pérdidas)/beneficios antes de impuestos*

La pérdida de IAG antes de impuestos ascendió a 390 millones de euros en el semestre, comparado con el beneficio de 39 millones de euros en términos combinados que se registró en 2011 y el beneficio de 78 millones en 2011 en términos consolidados.

#### *Impuestos*

En el semestre hubo un crédito fiscal de 159 millones de euros debido a las pérdidas registradas en el periodo y a la reducción del tipo impositivo aplicado en el impuesto de sociedades en el Reino Unido (2011: crédito fiscal de 32 millones de euros).

#### *(Pérdidas)/beneficios después de impuestos de las operaciones continuadas*

La pérdida de IAG después de impuestos en términos de continuidad del negocio ascendió a 231 millones de euros, comparado con un beneficio de 71 millones de euros en términos combinados en 2011 y un beneficio de 98 millones en términos consolidados en 2011.

#### *Operaciones discontinuadas*

Se incluye en el capítulo de operaciones discontinuadas la pérdida después de impuestos registrada en el periodo de bmi regional y bmi baby. bmi regional fue vendida en el periodo y se procederá al cese de la actividad de bmi baby en el tercer trimestre de 2012.

#### *Efectivo*

El efectivo a 30 de junio de 2012 ascendió hasta los 4.013 millones de euros, un incremento de 278 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2011. El efectivo a 30 de junio de 2012 comprendía 2.826 millones de euros mantenidos por British Airways, 1.164 millones de euros mantenidos por Iberia y 23 millones de euros mantenidos por IAG.

## *Deuda neta*

La deuda neta del Grupo se ha incrementado en 160 millones de euros durante esta primera mitad del año y se sitúa en 1.308 millones de euros. El apalancamiento financiero ajustado aumentó 2 puntos hasta el 46%, respecto al 44% registrado a diciembre de 2011.

## *Análisis de negocio*

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.

## *Nuestros 6 objetivos principales...*

- Liderazgo en nuestros principales hubs
- Liderazgo a ambos lados del Atlántico
- Una posición de mayor solidez en los principales mercados de Europa a Asia
- Incremento de la cuota de mercado en las rutas de Europa a África
- Mayor solidez en la red dentro de Europa
- Un posicionamiento competitivo en costes en todos nuestros negocios

## *Sinergias*

Hemos seguimos avanzando de forma significativa en la consecución de sinergias para cumplir nuestro objetivo a cinco años de obtener unos beneficios derivados de las sinergias en materia de costes e ingresos de 500 millones de euros. Entre los principales ámbitos en los que hemos alcanzado logros significativos en el primer semestre de 2012 destacan los siguientes:

- Iberia se ha trasladado al terminal 5 de Heathrow, proporcionando una experiencia de cliente más fluida y reduciendo los costes de las operaciones
- Se puso en servicio iagcargo.com, y actualmente está operativa
- Avios España ya está abierta y operativa en España
- Se han introducido tres nuevos códigos compartidos (Bogotá, Luanda y Entebbe)
- Los equipos de ventas de Argentina y Suiza comparten ubicación
- Los nuevos contratos de suministro conjunto han beneficiado a algunas áreas como catering y seguros, así como a la adquisición de combustible en diversas estaciones
- Beneficios actuales derivados de las sinergias por las iniciativas implementadas en 2011

## **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 76 y 77 del Informe anual y las Cuentas cerradas a 31 de diciembre de 2011, siguen siendo relevantes para el próximo semestre del año.

Desde el cierre del ejercicio 2011 han surgido los siguientes riesgos e incertidumbres adicionales:

#### *Crisis de la zona euro*

El Grupo tiene una elevada exposición a la periferia de la zona euro a través de la base española de Iberia y, en menor medida, la red de rutas de British Airways. Iberia aporta el 27% del volumen de negocio externo del Grupo y aproximadamente la mitad procede de España. El deterioro de la economía española, unido a la incesante competencia procedente de los competidores con una menor base de coste en los mercados de corto, medio y largo recorrido, se ha traducido en pérdidas para Iberia en el primer semestre de 2012. Tras un lento crecimiento en 2011, se estima que la economía española experimentará una contracción tanto en 2012 como en 2013. Actualmente estamos valorando el impacto de esta pesimista previsión en Iberia, al tiempo que estamos considerando una reevaluación de todos los aspectos del negocio. British Airways sólo obtiene alrededor del 5% de sus ingresos en rutas a Italia, España, Portugal y Grecia.

El Consejo y el Comité de Dirección de IAG examinan regularmente el riesgo de la zona euro y las iniciativas adoptadas para gestionar su impacto en el Grupo, en la medida en que sea factible. Entre estas iniciativas se encuentra la creación de un grupo de gestión de la crisis de la zona euro, que se reúne quincenalmente para analizar el desarrollo de los proyectos; la planificación de escenarios basados en anteriores impactos en la actividad; acciones para garantizar que las políticas de cobertura y del riesgo financiero de contraparte continúan ajustándose a los fines perseguidos; y la iniciación de un proyecto de hoja de ruta en caso de que España abandone el euro, que examine los problemas comerciales, administrativos, de personal y de los sistemas que se deberían abordar.

Las reservas de efectivo del Grupo y sus operaciones de cobertura generan un riesgo de contraparte sustancial con los bancos del mundo entero, incluidos los ubicados en la zona euro. La exposición a contrapartes específicas se controla mediante límites basados en la calificación crediticia establecidos en el seno de Iberia y British Airways. Adicionalmente, el Comité de Cobertura del Grupo supervisa la concentración de exposiciones asociadas a contrapartes específicas en todo el Grupo. Gracias a la aplicación de estas medidas, el porcentaje del riesgo de contraparte ostentado por el Grupo con bancos españoles ha disminuido al 3% a 30 de junio de 2012, frente al 27% registrado a 31 de diciembre de 2011. La exposición del Grupo a bancos italianos, irlandeses, portugueses y griegos era inferior a 1 millón de euros. Se trata de dinero líquido empleado para atender necesidades operativas diarias.

#### *Intervención estatal*

Las tasas aeroportuarias aplicadas en las principales bases de Iberia en Madrid y Barcelona se duplicaron el 1 de julio de 2012. Iberia no aplicará las mayores tasas a los clientes que adquirieron sus billetes con anterioridad a dicha fecha, lo que resultará en un coste de 20 millones de euros en el segundo semestre del año. De cara al futuro, el traspaso de este coste adicional a los clientes resultará en un descenso de la demanda o un mayor descuento sobre el precio subyacente del billete.