



International Consolidated Airlines Group

Junta General de Accionistas

Madrid, 15 de junio de 2023

Luis Gallego, consejero delegado

Señoras y señores accionistas, buenas tardes y gracias por asistir a nuestra junta general.

Este es el segundo año en el que volvemos a celebrar esta junta de manera presencial y, como señalaba el presidente anteriormente, es una magnífica noticia. Un síntoma más de que las cosas están volviendo a la normalidad.

El ejercicio del que hoy hacemos balance ha sido un desafío. No ha sido un año fácil, pero eso no nos ha detenido en nuestro empeño por seguir transformando el negocio y garantizar que resurgimos con fuerza de la mayor crisis en la historia de la aviación.

Las medidas que hemos ido adoptando para fortalecer nuestras actividades han mostrado resultados positivos y nos han permitido volver a la rentabilidad en 2022.

Estoy seguro de que hoy estamos mejor posicionados para cumplir con nuestro propósito y esto es, en gran medida, gracias a la capacidad de adaptación y al compromiso que ha demostrado nuestra plantilla. Por eso me gustaría empezar mi intervención agradeciendo a todos nuestros empleados su aportación en la recuperación del Grupo.

Permítanme ahora, analizar los aspectos económicos más destacados del ejercicio.

En 2022 se produjo una fuerte recuperación en nuestros mercados principales, tras levantarse las restricciones a la movilidad. Los mercados se fueron abriendo gradualmente, especialmente a partir del segundo trimestre.

En este contexto, priorizamos desplegar capacidad en las áreas con mayor demanda. Y fueron las rutas desde Europa a Norteamérica y Sudamérica las que mejor se comportaron. La demanda de viajes europeos durante el periodo de verano también fue sólida. Toda esta actividad impulsó nuestros ingresos y nos permitió la vuelta a beneficios. Ya desde el segundo trimestre volvimos a ser rentables a nivel de las operaciones. Y cerramos el ejercicio con un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 1.225 millones de euros, frente a una pérdida de 2.970 millones en 2021.

Cabe destacar que la recuperación del Grupo se ha producido a varias velocidades, influida por las limitaciones operativas y las restricciones impuestas por los gobiernos. También la evolución de la demanda ha sido dispar. La recuperación del tráfico de ocio se está produciendo antes que la de los viajes de negocio y, en particular, el segmento de ocio premium está ofreciendo resultados muy positivos.

De esta forma, poco a poco recuperamos nuestra capacidad. Desde un 65 por ciento de los niveles de 2019 en el primer trimestre, hasta el 87 por ciento en el cuarto. Para el conjunto del año, alcanzamos el 78 por ciento de la capacidad de 2019.

El ejercicio estuvo influido por el fuerte repunte de los precios del combustible y la inflación.

El ingreso unitario de pasaje fue un 11 por ciento superior al de 2019, mostrando un comportamiento especialmente positivo en el segundo semestre del año.

En 2022, invertimos 3.900 millones de euros para introducir importantes mejoras en la flota, la oferta comercial, las tecnologías de la información y la sostenibilidad.

En cuanto a la deuda, redujimos nuestra deuda neta en 1.400 millones de euros, hasta los 10.400 millones, favorecida por el beneficio de las operaciones y unas entradas de capital circulante significativas. Además, continuamos mejorando nuestra liquidez hasta los 14.000 millones de euros a 31 de diciembre de 2022, desde los 12.000 millones registrados al final de 2021.

Respecto al desempeño individual de nuestras aerolíneas, lo primero que quiero destacar es que Aer Lingus, British Airways, Iberia y Vueling volvieron a ser rentables en 2022. La velocidad en la recuperación de cada aerolínea, de nuevo, volvió a depender del ritmo de relajación en las restricciones a los viajes impuestas por los gobiernos, la reapertura en sus principales mercados y las limitaciones operativas en sus hubs y en otros aeropuertos.

British Airways operó un 70,3 por ciento de la capacidad de 2019, debido, en parte, al acceso limitado al mercado del sur de Asia y a las restricciones operativas en el aeropuerto de Londres Heathrow. Sin embargo, a medida que se relajaron las restricciones globales a los viajes, British Airways pudo retomar rutas como Sídney, San José en California, Tokio o Hong Kong. Y, más recientemente, Shanghái y Pekín. En marzo de 2022, también lanzó su nueva filial de corto radio desde Londres Gatwick que operó vuelos a 35 nuevos destinos durante el verano.

Iberia operó al 87,1 por ciento de la capacidad de 2019, recuperándose gradualmente a lo largo del año tras sufrir el impacto de Ómicron en el primer trimestre. Durante el ejercicio, Iberia incrementó notablemente su capacidad frente a 2021 en Latinoamérica y el Caribe, aumentando las frecuencias a destinos como México y Colombia. Iberia reportó un coeficiente de ocupación tan solo 0,8 puntos por debajo de 2019.

Vueling alcanzó el 98,2 por ciento de la capacidad de 2019, incluyendo la ampliación de sus operaciones en París Orly. La aerolínea empezó a implantar el año pasado su nueva estrategia de desestacionalización con el objetivo de incrementar la utilización de las aeronaves durante los meses de invierno. En el último trimestre del ejercicio logró un crecimiento de su capacidad del 11,3 por ciento con respecto a los niveles de 2019, a pesar de tener menos aviones en servicio.

Aer Lingus operó al 86,8 por ciento de la capacidad de 2019. La compañía restableció la mayoría de sus servicios transatlánticos y operó tres de estos servicios desde su nueva base en el aeropuerto de Mánchester. En conjunto representaron el 13 por ciento de la capacidad transatlántica de la aerolínea y el 8 por ciento de su red total en 2022. La base de Mánchester fue importante en la recuperación de los niveles de capacidad de largo radio, especialmente a finales de año.

Level batió en 2022 sus récords históricos en cuanto a pasajeros transportados, vuelos en conexión y asientos ofertados. La compañía consolidó su posición como el segundo mayor operador del aeropuerto de Barcelona hacia Estados Unidos y el primero hacia Latinoamérica.

En IAG Cargo los ingresos fueron solo un 3,5 por ciento inferiores a los de 2021, año en el que la facturación marcó niveles récord. En 2022, conforme se restablecieron las programaciones de vuelos de pasajeros, el número de vuelos exclusivamente de carga se redujo drásticamente hasta los 502, frente a los 3.788 de 2021.

IAG Loyalty logró mejores resultados al registrar un crecimiento significativo en el número de Avios emitidos vinculados a sus alianzas no aéreas. Además, se vio favorecida por la recuperación de las aerolíneas del Grupo, lo que le permitió obtener un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 282 millones de euros.

Como conocen todos ustedes, el pasado 24 de febrero, anunciamos el acuerdo para la adquisición del 80 por ciento restante de Air Europa, tras haber adquirido en 2022 un 20 por ciento. Me gustaría recordar que con este acuerdo demostramos nuestra apuesta por el hub de Madrid y la conectividad aérea de España. Elementos clave para la recuperación del turismo y la economía españolas y para que Madrid pueda competir con los principales hubs europeos.

Consideramos que -si la operación se aprueba- permitirá consolidar el liderazgo del hub de Madrid en el Atlántico Sur y nos permitirá fortalecer la apuesta por la conectividad con Asia y Oriente Medio. Y todo ello redundará en beneficios significativos para los clientes gracias a una mejor conectividad, mayor número de frecuencias en las rutas existentes y la creación de nuevas rutas a destinos no atendidos.

En IAG estamos plenamente convencidos del valor que aporta esta operación y estamos trabajando para mostrárselo a las autoridades de competencia. En definitiva, nuestra visión es que este acuerdo nos permitirá generar valor adicional para el Grupo y, al mismo tiempo, redundará en beneficios importantes para el hub de Madrid y para nuestros clientes, empleados y para todos ustedes.

Por último, me gustaría señalar que, el pasado mes de mayo, iniciamos un programa de compra de acciones a efectos de cubrir la obligación de entrega de acciones a Globalia como parte de la contraprestación de la adquisición prevista del 80 por ciento restante del capital social emitido de Air Europa.

Sin embargo, más allá de las oportunidades de crecimiento inorgánico, debemos seguir trabajando en el rediseño del negocio a largo plazo y seguir impulsando el crecimiento orgánico con el objetivo de consolidar nuestra posición de liderazgo en nuestros mercados principales.

Para lograrlo, buscamos continuamente nuevas maneras de hacer las cosas. La transformación de nuestros negocios es clave para garantizar el éxito del Grupo. Estamos convencidos de que la innovación es determinante para mejorar nuestra posición competitiva a medida que se recupera la demanda y las compañías nos recuperamos del impacto de la pandemia.

La transformación de nuestras actividades tiene mucho que ver también con nuestra preocupación por la sostenibilidad. Como bien conocen nuestros accionistas, fuimos el primer grupo de transporte aéreo del mundo en comprometernos con el objetivo de alcanzar cero emisiones netas para 2050 y posteriormente hemos ampliado ese compromiso a las emisiones de Alcance 3. Fuimos también el primer grupo de aerolíneas europeo en comprometernos a utilizar un 10 por ciento de combustible sostenible de aviación a partir de 2030.

Ya hemos comprometido 865 millones de dólares en futuras compras e inversiones relacionadas con SAF. Y contamos con 250.000 toneladas de SAF garantizadas para 2030, lo que representa el 25 por ciento de nuestro volumen objetivo.

Entre las iniciativas desarrolladas por nuestras aerolíneas, me gustaría señalar que, en marzo de 2022, British Airways recibió el primer pedido de SAF producido por Phillips 66. Esto convirtió a British Airways en la primera aerolínea en comenzar a usar SAF producido a escala comercial en el Reino Unido. A lo largo del año, se suministraron 9.980 toneladas de SAF a British Airways, que permitieron ahorrar casi 30.000 toneladas de CO₂.

En junio, Iberia, en colaboración con Repsol, operó sus primeros vuelos transatlánticos a Washington, Dallas y San Francisco utilizando SAF. Además, Iberia suscribió un acuerdo con CEPSA para desarrollar SAF y firmó otro contrato con Gevo para el suministro de más de 27 millones de litros de SAF durante cinco años.

Vueling, por su parte, se convirtió en la primera aerolínea de bajo coste en permitir a los clientes comprar SAF durante el proceso de reserva del vuelo. Y realizó un vuelo experimental entre Barcelona y Lyon en el que reportó una importante tasa de ahorro de CO₂ gracias al uso SAF y a una ruta de vuelo más directa.

También en España, en abril de este año, tanto Iberia como Vueling, se sumaron al lanzamiento de la Alianza para la Sostenibilidad del Transporte Aéreo. Un compromiso de la industria de la aviación en sentido amplio con la sostenibilidad. Y donde el incremento de la producción de SAF lo más rápido posible va a ser una de las prioridades clave para la alianza.

Aer Lingus también avanzó en sus iniciativas de sostenibilidad con la firma de dos contratos de suministro de SAF. A partir de 2026, el 50 por ciento del combustible de sus vuelos desde California tendrán un porcentaje de SAF.

En IAG estamos convencidos de que Europa tiene una oportunidad única para liderar la producción global de SAF. Y Reino Unido y España pueden tener un rol protagonista en este sentido. Con el apoyo político adecuado, se estima que se podrían construir 30 plantas de producción de SAF en toda Europa durante los próximos ocho años. Esto permitiría ahorrar siete millones de toneladas de CO₂ al año a partir de 2030. Esperamos que pronto pueda establecerse un marco regulatorio que incentive la inversión y acelere la producción comercial de SAF.

No quisiera dejar pasar la oportunidad de referirme también al papel fundamental que desempeñan nuestros empleados en todo lo que hacemos. Por ello, avanzamos en la construcción de un entorno de trabajo que potencie sus capacidades y favorezca su crecimiento profesional.

Entre otras cosas, hemos puesto en marcha diversas iniciativas de apoyo a la diversidad y la inclusión. Algunas de ellas relacionadas con nuestros procesos de contratación, otras con la generación de oportunidades para mujeres y empleados de minorías étnicas o programas formativos dirigidos a diversificar la cantera de talento.

Para concluir, me gustaría compartir con ustedes un comentario sobre cómo hemos arrancado el año 2023 y las perspectivas que tenemos para este ejercicio.

Los resultados del primer trimestre nos han mostrado que las aerolíneas del Grupo han seguido recuperando capacidad hasta aproximarse a los niveles anteriores a la pandemia. Hemos superado las previsiones que dimos al mercado en febrero con todas las aerolíneas por encima de las expectativas, beneficiadas por una demanda sólida y un menor precio del combustible durante el trimestre.

Cabe destacar que hemos sido uno de los pocos grupos de aerolíneas que ha reportado un resultado positivo en el primer trimestre con un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 9 millones de euros, es decir, 750 millones de euros más que en el mismo periodo de 2022.

Además, por primera vez desde el primer trimestre de 2019, reportamos un resultado positivo en el comienzo del año.

Los ingresos de pasaje aumentaron 2.386 millones de euros con respecto al primer trimestre de 2022, hasta los 5.041 millones de euros. Este buen resultado se debe al aumento de la capacidad operada, y al incremento del coeficiente de ocupación y de los ingresos de pasaje.

De cara al verano, las perspectivas son alentadoras ya que contamos con alrededor del 80 por ciento de los ingresos previstos para el segundo trimestre ya reservados. A pesar del entorno macroeconómico de incertidumbre, la gente quiere volar. Estamos observando un volumen saludable de reservas, con la demanda de ocio especialmente firme, mientras que los viajes de negocios siguen recuperándose, aunque a menor ritmo.

Nuestra estimación es que la capacidad para este ejercicio se sitúe alrededor del 97 por ciento sobre los niveles de 2019. Con todo ello, esperamos que nuestro beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales para el conjunto del año 2023 esté en el rango superior de la estimación de 2.300 millones de euros que dimos en febrero. También esperamos que nuestra deuda neta, a 31 de diciembre de 2023, mejore la previsión anterior y se reduzca en línea con la mejora de nuestros resultados.

Sin embargo, la visibilidad que tenemos, por ahora, sobre la segunda mitad del año es algo más limitada. Por eso tenemos que ser realistas. Todavía hay retos por delante que habrá que gestionar.

Si bien, lo haremos con la confianza que nos da saber que contamos con el modelo adecuado para tener éxito gracias a las sinergias y eficiencias que se generan en el Grupo.

Como cada año, solo me queda darles las gracias a nuestros empleados, a nuestros clientes y a todos nuestros accionistas. Hemos tenido que superar tiempos muy difíciles, pero, sin duda, su apoyo siempre nos ha animado a dar lo mejor de cada uno de nosotros.

Estoy convencido que tenemos una gran oportunidad para seguir haciendo de IAG uno de los mejores grupos de aviación del mundo.

Muchas gracias por su confianza.