

## ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

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

### Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del tercer trimestre fue de 1.250 millones de euros antes de partidas excepcionales (2014: 900 millones de euros), excluyendo Aer Lingus 1.205 millones de euros.
- Los ingresos del trimestre aumentaron un 15,2% hasta 6.756 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre aumentaron un 6,5%. Excluyendo Aer Lingus y a tipos de cambio constantes disminuyeron un 3,3%.
- Los costes unitarios de combustible del trimestre disminuyeron un 8,6%, a tipos de cambio constantes disminuyeron un 19,7%.
- Los costes unitarios, excluyendo el combustible, aumentaron un 5,6% en el trimestre. Excluyendo Aer Lingus y a tipos de cambio constantes descendieron un 3,5%.
- El beneficio de las operaciones correspondiente al periodo de nueve meses fue de 1.805 millones de euros antes de partidas excepcionales (2014: 1.130 millones de euros), un aumento del 59,7%, excluyendo Aer Lingus y partidas excepcionales 1.760 millones de euros.
- El efectivo se situó en 6.786 millones de euros a 30 de septiembre de 2015, lo que supone un aumento de 1.842 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2014, incluyendo 958 millones de euros de Aer Lingus.
- El apalancamiento financiero ajustado disminuyó 2 puntos hasta el 49% y la deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,1 hasta 1,8 veces.

### Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros	Nueve meses finalizados el 30 de septiembre		Incr. / (dism.)
	2015	2014	
Ingresos de pasaje	15.260	13.435	13,6%
Total ingresos	17.119	15.155	13,0%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.805	1.130	59,7%
Partidas excepcionales	(38)	(82)	53,7%
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	1.767	1.048	68,6%
Beneficio después de impuestos	1.180	694	70,0%
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	57,1	33,4	23,7pts
Indicadores operativos	2015	2014	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	203.381	190.234	6,9%
Coeficiente de ocupación (%)	81,7	80,7	1,0pt
Ingreso pasaje/AKO (céntimos de €)	7,50	7,06	6,2%
Costes unitarios excluido combustible/AKO (céntimos de €)	5,24	5,00	4,8%
Millones de euros	A 30 de septiembre de 2015	A 31 de diciembre de 2014	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	6.786	4.944	37,3%
Deuda neta ajustada <sup>(1)</sup>	7.161	6.081	17,8%
Deuda neta ajustada/EBITDAR	1,8	1,9	(0,1pt)
Apalancamiento financiero ajustado <sup>(2)</sup>	49%	51%	(2,0pts)

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

<sup>(2)</sup>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:

“Estamos anunciando unos sólidos resultados trimestrales, con contribuciones positivas de todas nuestras aerolíneas. IAG obtuvo un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 1.250 millones de euros, un incremento frente a 900 millones de euros el año pasado.

“Nuestros ingresos unitarios de pasaje mostraron una mejor tendencia que en el segundo trimestre del año y la evolución de nuestros costes continuó mejorando.

“Nos complace anunciar el pago del primer dividendo por parte de IAG, de 10 céntimos de euro por acción. En relación con el ejercicio completo, esperamos distribuir como dividendos el 25% de nuestro beneficio subyacente después de impuestos y prevemos anunciar una propuesta de dividendo complementario del ejercicio 2015 cuando se publiquen nuestros resultados anuales.

“Aer Lingus ha obtenido un beneficio de las operaciones de 45 millones de euros desde que forma parte de IAG, el 18 de agosto. Aunque la rentabilidad de la aerolínea es estacional, Aer Lingus es una compañía eficiente en términos de costes y ofrece un acceso natural sobre el cual desarrollar nuestro negocio entre Europa y Norteamérica. Aer Lingus es un gran activo para el Grupo.”

### **Perspectivas de negocio**

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio, IAG espera obtener un beneficio de las operaciones de entre 2.250 millones de euros y 2.300 millones de euros para el año completo, excluyendo Aer Lingus.

### **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](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@iairgroup.com](mailto:Investor.relations@iairgroup.com)

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Nueve meses finalizados el 30 de septiembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2015	Partidas excepcionales	Total 2015	Antes de partidas excepcionales 2014	Partidas excepcionales	Total 2014	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	15.260		15.260	13.435		13.435	13,6%
Ingresos de carga	743		743	724		724	2,6%
Otros ingresos	1.116		1.116	996		996	12,0%
<b>Total ingresos</b>	<b>17.119</b>		<b>17.119</b>	<b>15.155</b>		<b>15.155</b>	<b>13,0%</b>
Gastos de personal	3.599		3.599	3.182		3.182	13,1%
Gastos de combustible y derechos de emisión	4.653	(24)	4.629	4.517		4.517	3,0%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.715		1.715	1.542		1.542	11,2%
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.387		1.387	1.185		1.185	17,0%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.089		1.089	938		938	16,1%
Propiedad, TI y otros gastos	711	62	773	698		698	1,9%
Gastos comerciales	696		696	670		670	3,9%
Depreciación, amortización y deterioro	937		937	870		870	7,7%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	481		481	405		405	18,8%
Diferencias de tipo de cambio	46		46	18	82	100	155,6%
Gastos totales de las operaciones	15.314	38	15.352	14.025	82	14.107	9,2%
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>1.805</b>	<b>(38)</b>	<b>1.767</b>	<b>1.130</b>	<b>(82)</b>	<b>1.048</b>	<b>59,7%</b>
Gastos no operativos netos	(249)		(249)	(178)	30	(148)	39,9%
Beneficio antes de impuestos	1.556	(38)	1.518	952	(52)	900	63,4%
Impuestos	(341)	3	(338)	(222)	16	(206)	53,6%
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>1.215</b>	<b>(35)</b>	<b>1.180</b>	<b>730</b>	<b>(36)</b>	<b>694</b>	<b>66,4%</b>

Indicadores operativos	2015 <sup>(1)</sup>	2014 <sup>(1)</sup>	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	203.381	190.234	6,9%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	166.147	153.537	8,2%
Coefficiente de ocupación (%)	81,7	80,7	1,0pt
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	3.876	4.023	(3,7)%
Cifras de pasajeros (miles)	66.202	58.907	12,4%
Toneladas de carga transportadas (miles)	639	660	(3,2)%
Despegues	493.737	455.637	8,4%
Horas bloque (horas)	1.395.281	1.298.837	7,4%
Plantilla media equivalente	60.097	59.711	0,6%
Aviones en servicio	525	459	14,4%
Ingreso de pasaje/PKT (céntimos de €)	9,18	8,75	4,9%
Ingreso de pasaje/AKO (céntimos de €)	7,50	7,06	6,2%
Ingreso de carga/TKT (céntimos de €)	19,17	18,00	6,5%
Coste de combustible/AKO (céntimos de €)	2,29	2,37	(3,4)%
Costes unitarios excluido combustible/AKO (céntimos de €)	5,24	5,00	4,8%
Coste total/AKO (céntimos de €)	7,53	7,37	2,2%

<sup>(1)</sup> Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Trimestre finalizado el 30 de septiembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2015	Partidas excepcionales	Total 2015	Antes de partidas excepcionales 2014	Partidas excepcionales	Total 2014	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	6.141		6.141	5.258		5.258	16,8%
Ingresos de carga	238		238	236		236	0,8%
Otros ingresos	377		377	372		372	1,3%
<b>Total ingresos</b>	<b>6.756</b>		<b>6.756</b>	<b>5.866</b>		<b>5.866</b>	<b>15,2%</b>
Gastos de personal	1.271		1.271	1.086		1.086	17,0%
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.620	(24)	1.596	1.619		1.619	0,1%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	654		654	560		560	16,8%
Tasas de aterrizaje y de navegación	560		560	451		451	24,2%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	389		389	332		332	17,2%
Propiedad, TI y otros gastos	245	62	307	212		212	15,6%
Gastos comerciales	237		237	233		233	1,7%
Depreciación, amortización y deterioro	317		317	299		299	6,0%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	176		176	145		145	21,4%
Diferencias de tipo de cambio	37		37	29	82	111	27,6%
Gastos totales de las operaciones	5.506	38	5.544	4.966	82	5.048	10,9%
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>1.250</b>	<b>(38)</b>	<b>1.212</b>	<b>900</b>	<b>(82)</b>	<b>818</b>	<b>38,9%</b>
Gastos no operativos netos	(106)		(106)	(103)	30	(73)	2,9%
Beneficio antes de impuestos	1.144	(38)	1.106	797	(52)	745	43,5%
Impuestos	(261)	3	(258)	(163)	16	(147)	60,1%
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>883</b>	<b>(35)</b>	<b>848</b>	<b>634</b>	<b>(36)</b>	<b>598</b>	<b>39,3%</b>

Indicadores operativos	2015	2014	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	76.138	69.342	9,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	65.272	58.206	12,1 %
Coefficiente de ocupación (%)	85,7	83,9	1,8pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.269	1.331	(4,7)%
Cifras de pasajeros (miles)	27.564	23.427	17,7 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	207	219	(5,5)%
Despegues	192.790	172.120	12,0 %
Horas bloque (horas)	534.842	479.372	11,6 %
Plantilla media equivalente	62.387	60.852	2,5 %
Ingreso de pasaje/PKT (céntimos de €)	9,41	9,03	4,2 %
Ingreso de pasaje/AKO (céntimos de €)	8,07	7,58	6,5 %
Ingreso de carga/TKT (céntimos de €)	18,75	17,73	5,8 %
Coste de combustible/AKO (céntimos de €)	2,13	2,33	(8,6)%
Costes unitarios excluido combustible/AKO (céntimos de €)	5,10	4,83	5,6 %
Coste total/AKO (céntimos de €)	7,23	7,16	1,0 %

## **Análisis financiero:**

### **Comentario general sobre el beneficio de las operaciones correspondiente al tercer trimestre:**

El beneficio de las operaciones de IAG durante el trimestre finalizado el 30 de septiembre de 2015 fue de 1.250 millones de euros, una mejora con respecto al año anterior de 350 millones de euros incluyendo Aer Lingus y de 305 millones de euros excluyendo Aer Lingus. British Airways consiguió un beneficio de 825 millones de euros (2014: 607 millones de euros), Iberia consiguió un beneficio de 200 millones de euros (2014: 162 millones de euros) y el beneficio de Vueling fue de 178 millones de euros (2014: 140 millones de euros). El beneficio de las operaciones de Aer Lingus fue de 45 millones de euros desde el 18 de agosto, la fecha de la adquisición.

### **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 que fue realizada por AERL Holding Limited, una filial íntegramente participada por IAG. La oferta fue declarada totalmente incondicional el 18 de agosto de 2015 y Aer Lingus se unió al Grupo en esa fecha. La oferta consistía en 2,55 euros por acción de Aer Lingus, que incluye el pago en efectivo de 2,50 euros por acción de Aer Lingus y el abono de un dividendo en efectivo de 0,05 euros 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 participes 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.

### **Entorno operativo y de mercado**

El periodo de nueve meses vio una caída de los precios del combustible, parcialmente compensada por tipos de cambio adversos. La mejora en la libra esterlina con respecto al euro ha generado ventajas cambiarias para el Grupo, que se vieron parcialmente compensadas por la fortaleza del dólar estadounidense.

Los ingresos en nuestros mercados domésticos, latinoamericano y de Asia Pacífico aumentaron de un 4% a un 5% 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 9% a tipos de cambio constantes, con un aumento de la capacidad del Grupo del 14%, 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 3% 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 nueve meses, con un descenso del 1%.

### **Análisis financiero correspondiente al periodo de nueve meses (incluyendo Aer Lingus):**

El rendimiento del Grupo durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2015 incluye las operaciones de Aer Lingus desde la fecha de adquisición, el 18 de agosto de 2015. Durante este periodo, Aer Lingus aportó 1,6 puntos al incremento de la capacidad del Grupo, generó 262 millones de euros en ingresos y obtuvo un beneficio de las operaciones de 45 millones de euros, reflejando una sólida temporada de verano. Las operaciones de Aer Lingus son altamente estacionales.

#### *Capacidad*

La capacidad se incrementó un 6,9% en los nueve primeros meses del año y el tráfico aumentó un 8,2%, lo cual mejoró el coeficiente de ocupación en 1,0 punto hasta el 81,7%.

#### *Ingresos*

Los ingresos de pasaje aumentaron un 13,6% con respecto a los nueve meses comparativos, registrándose un efecto cambiario neto positivo de 10,3 puntos. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) descendieron un 3,4% a tipos de cambio constantes debido al descenso del *yield*, con coeficiente de ocupación más alto. Excluyendo Aer Lingus, los ingresos unitarios de pasaje a tipos de cambio constantes descendieron un 3,7%.

Los ingresos de carga del periodo descendieron un 8,3% a tipos de cambio constantes, afectados por la reducción del programa de aviones cargueros incluido en la base de cálculo. Los ingresos por tonelada-kilómetro de carga transportada descendieron un 4,8% a tipos de cambio constantes, con el debilitamiento de los *yields* por las presiones sobre los precios de mercado.

La partida de Otros ingresos registró un incremento del 1,0% a tipos de cambio constantes; los incrementos en BA Holidays y el programa de fidelización de clientes Avios compensaron los descensos en mantenimiento para terceros.

### *Gastos*

Los gastos unitarios de personal mejoraron un 2,4% a tipos de cambio constantes. El número medio de empleados aumentó un 0,6%, mientras que la productividad mejoró un 6,2%. La productividad mejoró en todas las aerolíneas.

Los gastos de combustible aumentaron un 3,0%, registrándose un efecto cambiario neto negativo de 11,6 puntos. Los costes unitarios de combustible mejoraron un 14,3% a tipos de cambio constantes debido al descenso de los precios medios del combustible netos de coberturas, aviones más eficientes y unos mejores procedimientos operativos.

Los gastos de *handling*, *catering* y otros gastos de explotación aumentaron un 1,4% a tipos de cambio constantes. Los costes aumentaron con un 12,4% más de pasajeros transportados, por el alza de los precios y el aumento de la actividad de BA Holidays. Estos incrementos se vieron en parte compensados por el aumento de la eficiencia de las operaciones, que redujo los costes unitarios globales.

Las tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 11,0% a tipos de cambio constantes. La inclusión de Aer Lingus representa 4,2 puntos del alza por su menor distancia media. El rendimiento del Grupo excluyendo Aer Lingus aumentó un 6,8% debido al incremento de las tasas aeroportuarias y el volumen adicional, con un aumento de los AKO del 5,3% y un aumento de los despegues del 6,2%.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota aumentaron 1,1 puntos a tipos de cambio constantes. Los incrementos se debieron al volumen y a los precios, que se compensaron con el descenso de los vuelos de carga en IAG Cargo y una menor actividad de mantenimiento a terceros.

Los gastos de propiedad, TI y otros gastos disminuyeron un 5,7% a tipos de cambio constantes, reflejando las mejoras en los costes compensados parcialmente por aumentos inflacionarios.

Los gastos de venta descendieron un 4,9% a tipos de cambio constantes debido a las fechas de las promociones y a mejoras en los términos de los contratos con proveedores. La reducción de los costes de venta se compensó parcialmente por el incremento en los volúmenes con un 12,4% de pasajeros adicionales transportados.

Los gastos de propiedad aumentaron un 1,6% a tipos de cambio constantes, si bien no registraron variaciones excluyendo Aer Lingus. A 30 de septiembre de 2015, el Grupo contaba con 525 aviones, 61 más que a 30 de septiembre de 2014. La adquisición de Aer Lingus supuso la incorporación de 48 aviones a la flota del Grupo: 40 de la familia de Airbus A320 y ocho Airbus A330. El resto del incremento se debe a la incorporación de 28 Airbus A320 a British Airways, Iberia y Vueling. El Grupo también redujo su flota principalmente con motivo de la retirada de sus 13 Boeing 737, nueve de los cuales se vendieron en septiembre de 2015.

A tipos de cambio constantes, los gastos unitarios excluido el combustible mejoraron un 4,2%, con beneficios derivados de la incorporación de Aer Lingus, la salida del programa de aviones cargueros y la mayor densidad de plazas en British Airways. Los costes unitarios excluido el combustible mejoraron en British Airways e Iberia, pero fueron adversos en un 2,2% en Vueling debido al alza de los costes de propiedad y de personal.

### *Partidas excepcionales incluidas en operaciones*

Los gastos excepcionales netos de 38 millones de euros, relacionados principalmente con la adquisición de Aer Lingus están registrados en el beneficio de las operaciones correspondiente al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2015. Los gastos incluyen honorarios de profesionales y estampillado, registrados en la partida Propiedad, TI y otros gastos. Las partidas excepcionales registradas en Gastos de combustible y derechos de emisión reflejan el impacto de liquidar las coberturas de flujos de caja efectivas entre la fecha de adquisición y el 30 de septiembre de 2015. Bajo la norma de combinación de negocios, la ganancia o la pérdida por coberturas de flujos de caja forman parte de los activos netos adquiridos y no se trasladan a la Cuenta de resultados del Grupo.

En el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014, se registró un gasto excepcional de 82 millones de euros relacionado con la revaluación de la tesorería mantenida en Venezuela.

### *Beneficio de las operaciones*

El beneficio de las operaciones de IAG en los nueve meses fue de 1.805 millones de euros antes de partidas excepcionales (2014: 1.130 millones de euros antes de partidas excepcionales), lo cual supone un incremento de 675 millones de euros con respecto al año pasado, incluyendo 45 millones de euros antes de partidas excepcionales provenientes de Aer Lingus desde la fecha de adquisición.

### *Partidas no operativas*

Los costes no operativos netos fueron de 249 millones de euros antes de partidas excepcionales (2014: 178 millones de euros). El incremento de 71 millones de euros refleja la pérdida en la venta de los Boeing 737 de 13 millones de euros y los mayores costes netos financieros derivados principalmente al impacto adverso en la conversión de moneda debido a la depreciación del euro frente a la libra esterlina.

En el periodo anterior, se registró una ganancia excepcional de 30 millones de euros en los costes no operativos por la venta parcial de la inversión de Iberia en Amadeus.

#### *Impuestos*

El cargo fiscal del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2015 asciende a 341 millones de euros (2014: cargo de 222 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 22%. El cargo fiscal después de partidas excepcionales del periodo fue de 338 millones de euros (2014: cargo de 206 millones de euros).

#### *Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales*

El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales del periodo fue de 1.180 millones de euros (2014: 694 millones de euros).

#### *Dividendos*

Un dividendo intermedio de 10 céntimos de euro por acción fue aprobado por el Consejo de Administración el 29 de octubre de 2015. Se abonará a partir del 7 de diciembre de 2015 a los accionistas que figuren en el registro a 4 de diciembre de 2015. Este dividendo intermedio, que asciende a 203 millones de euros (calculado a partir de la posición actual de autocartera), se registrará en los fondos propios correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015.

#### *Tipos de cambio*

En el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2015, los resultados reportados están afectados por la conversión de moneda de los resultados de las compañías operativas denominados en libras esterlinas a la divisa de presentación del Grupo, el euro. El beneficio de las operaciones registró un impacto neto favorable de 162 millones de euros, con un incremento de los ingresos reportados de 1.301 millones de euros y de los gastos de explotación de 1.139 millones de euros, reflejando la depreciación del euro frente a la libra esterlina.

El efecto de los tipos de cambio en las transacciones de todo el Grupo fue favorable sobre los ingresos en 272 millones de euros y negativo sobre los gastos de explotación en 308 millones de euros, con un impacto adverso neto de 36 millones de euros.

El beneficio neto de la conversión de moneda y las transacciones (“tipos de cambio constantes”) fue de 126 millones de euros.

#### *Efectivo*

La posición de efectivo del Grupo fue de 6.786 millones de euros, lo que supone un incremento de 1.842 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2014. La posición de efectivo de British Airways era de 3.615 millones de euros, Iberia de 1.058 millones de euros, Vueling de 904 millones de euros, Aer Lingus de 958 millones de euros y las restantes sociedades de IAG de 251 millones de euros.

Comparado con el 31 de diciembre de 2014, la deuda neta ajustada del Grupo se incrementó en 1.080 millones de euros hasta 7.161 millones de euros; el apalancamiento ajustado mejoró 2 puntos hasta el 49%.