

ANUNCIO DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL PERIODO DE NUEVE MESES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 28 de octubre 2016, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2016.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del tercer trimestre fue de 1.205 millones de euros antes de partidas excepcionales (2015: beneficio de las operaciones de 1.250 millones de euros).
- El impacto neto en beneficios de las operaciones por cambio de divisa del trimestre fue adverso en 162 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre disminuyeron un 13,7%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 5,9%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales disminuyeron un 6,9% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 1,4%.
- Los costes unitarios de combustible antes de partidas excepcionales del trimestre disminuyeron un 25,8%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 22,7%.
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2016 fue de 1.915 millones de euros (2015: 1.805 millones de euros), un aumento del 6,1%. El efecto cambiario neto fue adverso de 372 millones de euros.
- El efectivo se situó en 6.190 millones de euros a 30 de septiembre de 2016, lo que supone un aumento de 334 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2015.
- La deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,1 hasta 1,8 veces.
- El beneficio diluido por acción aumentó 18,3% antes de partidas excepcionales (23,8% después de partidas excepcionales).

Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros	Nueve meses finalizados el 30 de septiembre		Incr. / (dism.)
	2016	2015	
Ingresos de pasaje	15.345	15.285	0,4 %
Total ingresos	17.272	17.119	0,9 %
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.915	1.805	6,1 %
Partidas excepcionales	27	(38)	171,1%
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	1.942	1.767	9,9 %
Beneficio después de impuestos	1.484	1.180	25,8 %
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	67,7	54,7	23,8 %
Indicadores operativos	2016	2015	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	226.356	203.381	11,3 %
Coeficiente de ocupación (%)	82,1	81,7	0,4pts
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,78	7,52	(9,8)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,11	5,24	(2,4)%
Millones de euros	A 30 septiembre 2016	A 31 diciembre de 2015	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	6.190	5.856	5,7 %
Deuda neta ajustada ⁽¹⁾	8.037	8.510	(5,6)%
Deuda neta ajustada / EBITDAR	1,8	1,9	(0,1)

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

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

“Hemos registrado unos sólidos resultados en el tercer trimestre, con un beneficio de las operaciones de 1.205 millones de euros antes de partidas excepcionales.

“Aunque el desempeño fue sólido, estos resultados se vieron afectados por un difícil entorno operativo, con un impacto negativo de los tipos de cambio muy significativo de 162 millones de euros, debido principalmente a la debilidad de la libra esterlina, y continuas interrupciones operativas provocadas por las huelgas de controladores aéreos.

“A pesar de ello, la evolución de nuestros ingresos unitarios fue mejor que en el segundo trimestre y nuestro beneficio después de impuestos del trimestre se situó en 970 millones de euros antes de partidas excepcionales, un 9,9% más que en el mismo periodo del año anterior.

“En el periodo de nueve meses, obtuvimos un beneficio de las operaciones antes de partidas extraordinarias de 1.915 millones de euros, un 6,1% más que en el mismo periodo del año anterior.

“Nos complace anunciar el pago de un dividendo a cuenta de 11 céntimos de euros por acción, un incremento de un 10% respecto al año anterior. Al igual que en el ejercicio 2015, esperamos que el dividendo a cuenta sea aproximadamente la mitad del dividendo anual”.

Perspectivas de negocio:

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio, IAG espera obtener un beneficio de las operaciones de aproximadamente 2.500 millones de euros en 2016 y no se ha producido ningún cambio significativo en las condiciones de mercado a corto plazo.

Este anuncio contiene información privilegiada y es presentada de acuerdo con las obligaciones de la Compañía en el marco del Reglamento sobre abuso del mercado (UE) nº 596/2014.

Enrique Dupuy, Director Financiero, (responsable de la publicación de este anuncio).

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 2015; estos documentos pueden obtenerse en www.iagshares.com.

Relaciones con Inversores IAG
Waterside (HAA2),
PO Box 365,
Harmondsworth,
Middlesex,
UB7 0GB
Tfno.: +44 (0)208 564 2900
Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA
Nueve meses finalizado el 30 de septiembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2016	Partidas excepcionales	Total 2016	Antes de partidas excepcionales 2015 ⁽¹⁾	Partidas excepcionales	Total 2015	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	15.345		15.345	15.285		15.285	0,4 %
Ingresos de carga	743		743	798		798	(6,9)%
Otros ingresos	1.184		1.184	1.036		1.036	14,3 %
Total ingresos	17.272		17.272	17.119		17.119	0,9 %
Gastos de personal	3.656	11	3.667	3.599		3.599	1,6 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.782	(38)	3.744	4.653	(24)	4.629	(18,7)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.011		2.011	1.870		1.870	7,5 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.663		1.663	1.387		1.387	19,9 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.258		1.258	1.089		1.089	15,5 %
Propiedad, TI y otros gastos	672		672	556	62	618	20,9 %
Gastos comerciales	711		711	696		696	2,2 %
Depreciación, amortización y deterioro	971		971	937		937	3,6 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	537		537	481		481	11,6 %
Diferencias de tipo de cambio	96		96	46		46	108,7 %
Gastos totales de las operaciones	15.357	(27)	15.330	15.314	38	15.352	0,3 %
Beneficio de las operaciones	1.915	27	1.942	1.805	(38)	1.767	6,1 %
Gastos no operativos netos	(134)		(134)	(249)		(249)	(46,2)%
Beneficio antes de impuestos	1.781	27	1.808	1.556	(38)	1.518	14,5 %
Impuestos	(322)	(2)	(324)	(341)	3	(338)	(5,6)%
Beneficio después de impuestos del periodo	1.459	25	1.484	1.215	(35)	1.180	20,1 %

Indicadores operativos	2016 ⁽²⁾	2015	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	226.356	203.381	11,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	185.726	166.147	11,8 %
Coefficiente de ocupación (%)	82,1	81,7	0,4pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	3.986	3.871	3,0 %
Cifras de pasajeros (miles)	77.525	66.202	17,1 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	543	639	(15,0)%
Despegues	544.711	493.737	10,3 %
Horas bloque (horas)	1.576.692	1.395.281	13,0 %
Plantilla media equivalente	63.690	60.097	6,0 %
Aviones en servicio	548	525	4,4 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,26	9,20	(10,2)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,78	7,52	(9,8)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,64	20,61	(9,6)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,67	2,29	(27,0)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,11	5,24	(2,4)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,78	7,53	(9,9)%

⁽¹⁾ La cuenta de resultados consolidada del periodo anterior incluye reclasificaciones para ajustarse a la presentación del periodo actual. Véase el Análisis financiero para más detalles.

⁽²⁾ 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 2016	Partidas excepcionales	Total 2016	Antes de partidas excepcionales 2015 ⁽¹⁾	Partidas excepcionales	Total 2015	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	5.806		5.806	6.136		6.136	(5,4)%
Ingresos de carga	240		240	258		258	(7,0)%
Otros ingresos	440		440	362		362	21,5 %
Total ingresos	6.486		6.486	6.756		6.756	(4,0)%
Gastos de personal	1.189	62	1.251	1.271		1.271	(6,5)%
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.317	(10)	1.307	1.620	(24)	1.596	(18,7)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	714		714	709		709	0,7 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	619		619	560		560	10,5 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	447		447	389		389	14,9 %
Propiedad, TI y otros gastos	230		230	190	62	252	21,1 %
Gastos comerciales	222		222	237		237	(6,3)%
Depreciación, amortización y deterioro	313		313	317		317	(1,3)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	200		200	176		176	13,6 %
Diferencias de tipo de cambio	30		30	37		37	(18,9)%
Gastos totales de las operaciones	5.281	52	5.333	5.506	38	5.544	(4,1)%
Beneficio de las operaciones	1.205	(52)	1.153	1.250	(38)	1.212	(3,6)%
Gastos no operativos netos	(33)		(33)	(106)		(106)	(68,9)%
Beneficio antes de impuestos	1.172	(52)	1.120	1.144	(38)	1.106	2,4 %
Impuestos	(202)	12	(190)	(261)	3	(258)	(22,6)%
Beneficio después de impuestos del periodo	970	(40)	930	883	(35)	848	9,9 %

Indicadores operativos	2016 ⁽²⁾	2015	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	83.441	76.138	9,6 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	71.431	65.272	9,4 %
Coeficiente de ocupación (%)	85,6	85,7	(0,1pts)
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.332	1.264	5,4 %
Cifras de pasajeros (miles)	30.849	27.564	11,9 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	168	207	(18,8)%
Despegues	205.907	192.790	6,8 %
Horas bloque (horas)	589.778	534.842	10,3 %
Plantilla media equivalente	65.445	62.387	4,9 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,13	9,40	(13,5)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,96	8,06	(13,7)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,02	20,41	(11,7)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,58	2,13	(25,8)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,75	5,10	(6,9)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,33	7,23	(12,5)%

⁽¹⁾ La cuenta de resultados consolidada del periodo anterior incluye reclasificaciones para ajustarse a la presentación del periodo actual.

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

ANÁLISIS FINANCIERO:

Entorno operativo y de mercado

En los primeros nueve meses de 2016, los resultados del Grupo se vieron afectados negativamente por los atentados terroristas, el referéndum británico para salir de la UE, interrupciones operativas, incluyendo las huelgas de los controladores aéreos, y la evolución negativa de los tipos de cambio, aunque estos factores se compensaron parcialmente con el descenso de los precios del petróleo.

IAG sigue siendo sensible a las condiciones económicas de los mercados en los que opera. El deterioro de uno de sus mercados domésticos o de la economía mundial podría tener un impacto sustancial en nuestra posición financiera, mientras que los movimientos de los tipos de cambio y los tipos de interés generan volatilidad.

El referéndum británico votó por la salida de la UE provocando incertidumbre económica durante todo el segundo y tercer trimestres de 2016. El Grupo se enfrentó a condiciones de mercado difíciles en junio en las fechas anteriores y posteriores al referéndum, especialmente en nuestras cabinas premium. El referéndum británico también generó volatilidad en los mercados de divisas. El debilitamiento de la libra esterlina afectó a la conversión de las cifras de las filiales del Grupo que operan en libras esterlinas y redujo los beneficios, el activo neto y otras reservas del Grupo. La reducción de los tipos de interés elevó las obligaciones de British Airways relativas a la contabilidad de las pensiones de empleados y redujo la partida de Otras reservas a 30 de junio de 2016, como se indica en el Informe de Gestión Intermedio correspondiente al semestre terminado el 30 de junio de 2016.

Tras la decisión del Reino Unido de abandonar la UE, no se ha producido ningún cambio regulatorio que afecte a la capacidad del grupo para desarrollar su negocio de forma eficaz o a su estructura regulatoria. Los términos de la salida del Reino Unido de la UE todavía no se han negociado.

A lo largo del período, el Grupo ha sufrido interrupciones en la red. Aunque la dirección del Grupo tiene planes para mitigar estos riesgos en la medida de lo posible, se ha producido un impacto en nuestra rentabilidad a corto plazo.

Principales riesgos e incertidumbres

Hemos seguido manteniendo y operando nuestra estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. El impacto del referéndum británico se ha estudiado dentro de la evaluación general de riesgos del Grupo, cuyos efectos se exponen más arriba. Los principales riesgos e incertidumbres que nos afectan, detallados en las páginas 47 a 54 del Informe y cuentas anuales a 31 de diciembre de 2015, siguen siendo relevantes para los próximos tres meses del año.

Bases de presentación

Los resultados del Grupo para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2016 incluyen las operaciones de Aer Lingus. Los resultados del periodo comparativo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2015 incluyen Aer Lingus, desde el 18 de agosto de 2015, la fecha de adquisición.

En 2016, el Grupo revisó y modificó la presentación de las partidas individuales en la cuenta de resultados consolidada para reflejar mejor la naturaleza de las transacciones subyacentes y mejorar la comparabilidad entre los periodos. A consecuencia de esto, para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2015, 80 millones de euros de ingresos anteriormente declarados como Otros ingresos se han reclasificado en Ingresos de pasaje (25 millones de euros) e Ingresos de carga (55 millones de euros). Los gastos de 155 millones de euros relacionados con ciertos servicios subcontratados, que anteriormente estaban asignados a Propiedad, TI y otros gastos, se han reclasificado en Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación. Estas reclasificaciones no han afectado a los ingresos, los gastos o el beneficio de las operaciones totales declarados correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2015.

Capacidad

IAG incrementó su capacidad (asientos por kilómetro ofertados o AKO) un 11,3% en los nueve primeros meses del año y el volumen de tráfico creció un 11,8%, lo que elevó el coeficiente de ocupación hasta el 82,1%. Excluyendo Aer Lingus, la capacidad fue incrementada un 4,1%. Iberia y Vueling mantuvieron sus patrones de crecimiento pero a un ritmo más lento. El aumento de la capacidad de British Airways responde a cambios en su red y sus aviones.

Ingresos

Los ingresos de pasaje aumentaron un 0,4% comparado con el mismo periodo del año anterior; excluyendo a Aer Lingus y el efecto de los tipos de cambio, los ingresos de pasaje descendieron un 2,3%. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) descendieron un 5,7% a tipos de cambio constantes debido a la reducción del *yield* (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados), un efecto compensado parcialmente por el aumento de los volúmenes. El *yield* descendió en British Airways e Iberia, debido a la presión sobre las tarifas en las rutas sensibles al petróleo, la caída de la demanda a consecuencia de la incertidumbre derivada del referéndum británico antes y después de la votación y la depreciación de las monedas de Latinoamérica, África y Oriente Medio, todo ello agravado por el impacto de los atentados terroristas. En general, la evolución de los ingresos del tercer trimestre ha mantenido una tendencia similar a la del primer semestre de 2016. La evolución de los ingresos de pasaje de Vueling se vio afectada negativamente por los atentados terroristas y las perturbaciones operativas provocadas por las huelgas de controladores aéreos. La evolución de los ingresos de Aer Lingus ha sido sólida desde la adquisición, especialmente en las rutas del Atlántico norte. El Grupo mantuvo sus volúmenes en los nueve primeros meses de 2016, con un aumento en el coeficiente de ocupación de 0,4 puntos.

Los ingresos de carga del periodo descendieron un 6,9%; excluyendo a Aer Lingus y el efecto de los tipos de cambio, cayeron un 9,4%. Las difíciles condiciones del mercado siguieron ejerciendo presiones sobre el *yield*, que se vio afectado por un desajuste en la capacidad comercial. El volumen de carga creció un 3,0%, incremento al que Aer Lingus aportó 1,9 puntos.

La partida de Otros ingresos se incrementó un 14,3%; excluyendo a Aer Lingus y el efecto positivo de los tipos de cambio, aumentó un 19,7%. El Grupo registró un mayor nivel de actividad en los negocios de mantenimiento y handling a terceros de Iberia y en BA Holidays. Avios registró un aumento en los ingresos durante el periodo afectado por la estacionalidad y el incremento de la actividad.

Gastos

Los gastos de personal aumentaron un 1,6%; excluyendo Aer Lingus y el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 1,2%. En base unitaria mejoraron un 3,9% a tipos de cambio constantes, registrándose ahorros por iniciativas relacionadas con la plantilla y por el descenso del salario variable, compensados parcialmente por los incentivos salariales y el gasto en formación de las tripulaciones. La productividad aumentó un 3,5% (5,0% incluyendo Aer Lingus), registrándose mejoras en British Airways, Iberia y Aer Lingus.

Los gastos de combustible disminuyeron un 18,7%; con un descenso de los costes unitarios a tipos de cambio constantes del 27,3%. Los gastos de combustible se beneficiaron del descenso de los precios medios del combustible, después de coberturas, y las eficiencias obtenidas con la introducción de nuevos aviones y la mejora de procedimientos.

Los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación crecieron un 7,5%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio y a Aer Lingus, aumentaron un 10,0%. Este aumento se debe al mayor volumen de indemnizaciones y reclamos por pérdidas de equipaje relacionadas con interrupciones del servicio, debido en parte a la huelga de controladores aéreos en Francia. Los gastos del Grupo también aumentaron a causa del crecimiento en el negocio de handling a terceros de Iberia y de las ventas en BA Holidays.

Las tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 19,9%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio y Aer Lingus, crecieron un 7,1%. Este incremento refleja el mayor aumento de los cargos por sobrevuelos y de los volúmenes, con un crecimiento de los AKO y de los segmentos volados del 4,1% y el 5,0%, respectivamente. Además, el periodo del año anterior se benefició de unas recuperaciones no recurrentes.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota aumentaron un 15,5%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio y Aer Lingus, aumentaron un 8,6%. Estos incrementos se deben al crecimiento de la actividad de mantenimiento a terceros de Iberia, al mayor número de horas de vuelo y a los precios; estos efectos se compensaron parcialmente con las iniciativas de ahorro en la gestión, incluida la renegociación de los contratos con fabricantes de motores en 2015.

Los gastos de propiedad, TI y otros gastos aumentaron un 20,9%; en base subyacente, aumentaron un 7% aproximadamente. Los costes de arrendamientos de inmuebles crecieron tras la firma de un nuevo contrato para la terminal 7 en el aeropuerto JFK y tras la pérdida de ingresos por alquileres a terceros.

Los gastos de venta aumentaron un 2,2%; excluyendo Aer Lingus y el efecto de los tipos de cambio, descendieron un 1,9%. El incremento de los volúmenes se compensó con ahorros en los precios y a través de otras iniciativas de gestión.

Los gastos de propiedad aumentaron un 6,3%; excluyendo Aer Lingus y el efecto de los tipos de cambio, disminuyeron un 2,5%. Los gastos de amortización aumentaron a causa de la amortización acelerada de los Airbus A340-300 de Iberia y de los mayores gastos informáticos, ya que se renovaron y sustituyeron activos totalmente amortizados, como el nuevo *check in and departure control system* de British Airways. Los gastos de arrendamiento operativo de flota aumentaron en Vueling y British Airways, que sumaron 26 aviones más que en el mismo periodo del año pasado; este efecto se compensó con la reversión de una provisión de 30 millones de euros tras una sentencia judicial favorable en un pleito fiscal de Iberia.

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios excluido el combustible crecieron un 1,0%; excluyendo Aer Lingus y ajustados por BA Holidays, se incrementaron 0,7%. Se consiguieron mejoras en todas las aerolíneas, con la excepción de Vueling. Los costes unitarios excluido el combustible de Vueling se vieron afectados negativamente por el aumento de las indemnizaciones por incidencias, los mayores gastos de personal y por la reversión de una provisión de mantenimiento en la base.

Partidas excepcionales

Debido a su magnitud e incidencia, el Grupo ha reconocido las siguientes partidas excepcionales durante el periodo:

Gastos de personal

En 2016, el Grupo reconoció un cargo inicial por reestructuración de plantilla de 62 millones de euros (con un crédito fiscal relacionado de 13 millones de euros) vinculado a iniciativas desarrolladas con el fin de mejorar la eficiencia y eficacia general de British Airways.

El Grupo también realizó cambios en el plan de prestaciones médicas post-empleo de British Airways en EEUU durante el periodo para poner en consonancia el nivel de las prestaciones con las tendencias nacionales en EEUU. Estos cambios se han traducido en el reconocimiento de una reducción excepcional de los costes de personal por valor de 51 millones de euros, y un cargo fiscal relacionado de 10 millones de euros.

Combustible

Aplicando la norma para combinaciones de negocios, las ganancias o pérdidas en coberturas de flujos de caja adquiridas no deben trasladarse a la cuenta de resultados, sino que deben presentarse en el patrimonio neto a la fecha de adquisición. Tras la adquisición de Aer Lingus, IAG liquidó las coberturas de flujos de caja de combustible adquiridas en la columna Antes de partidas excepcionales, tanto en 2016 como en 2015. Se reconoció un crédito en la columna de partidas excepcionales que revertió el impacto de la liquidación de las coberturas de flujos de caja para alcanzar el total de gastos de combustible y derechos de emisión.

En el mismo periodo del año anterior, los gastos de transacción relacionados con la adquisición de Aer Lingus y una provisión por litigios relacionada con una demanda planteada contra British Airways también se reconocieron como excepcionales en la línea de Propiedad, TI y otros gastos.

Partidas no operativas e impuestos

Los costes no operativos netos del periodo se redujeron 115 millones de euros con respecto al mismo periodo del año pasado, hasta 134 millones de euros. Los derivados no clasificados como de cobertura mejoraron en 55 millones de euros, frente a las pérdidas de 26 millones anteriores. La financiación neta correspondiente a pensiones también mejoró en 19 millones de euros, frente a las pérdidas de 9 millones de euros anteriores. El resto de la reducción corresponde a unas ganancias de 30 millones de euros procedentes de la venta y posterior alquiler de 12 Airbus A319 durante el periodo, frente a las pérdidas de 13 millones de euros que generó la venta de los Boeing 737 el año pasado.

El cargo fiscal de los primeros nueve meses de 2016 es de 324 millones de euros después de partidas excepcionales (2015: cargo de 338 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 18,1% (2015: 21,9%).

Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales

El beneficio después de impuestos del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2016 fue de 1.484 millones de euros (2015: 1.180 millones de euros).

Dividendos

El 27 de octubre de 2016, el Consejo de Administración propuso y aprobó un dividendo a cuenta de 11 céntimos de euro por acción. Se abonará a partir del 5 de diciembre de 2016 a los accionistas que figuren en el registro con fecha 2 de diciembre de 2016. Este dividendo a cuenta, que asciende a 233 millones de euros (calculado sobre la posición actual de autocartera) no se ha reconocido como pasivo en estos estados financieros intermedios resumidos consolidados. Se presentará en el patrimonio neto para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016.

Tipos de cambio, derivados y coberturas

En el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2016, el tipo de cambio medio de la libra esterlina cayó frente al dólar estadounidense y al euro, mientras que el euro se depreció frente al dólar estadounidense, con un impacto neto negativo sobre el beneficio de las operaciones del Grupo de 372 millones de euros.

Efecto de los tipos de cambio en las transacciones

Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El Grupo genera un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible realizadas en dólares estadounidenses generalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para las exposiciones de sus transacciones; la nota 26 del Informe y cuentas anuales de IAG de 2015 detalla el enfoque del Grupo en materia de gestión de riesgos financieros.

En el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2016, el efecto transaccional de los tipos de cambio en el Grupo fue favorable en 320 millones de euros en los ingresos y desfavorable en 524 millones de euros en los costes, incluyendo un cargo de 22 millones de euros por la devaluación del naira. El impacto adverso neto sobre las transacciones fue de 204 millones de euros, debido al debilitamiento de la libra esterlina.

A 30 de septiembre de 2016, la exposición neta del Grupo en dólares estadounidenses de los flujos de caja (excluyendo la inversión en inmovilizado) era de alrededor de 1.100 millones de dólares estadounidenses para el resto del año; de esta cifra, el 72% estaba cubierta; para el periodo de doce meses hasta el 31 de diciembre de 2017, la exposición es de alrededor de 2.800 millones de dólares estadounidenses, con un 60% cubierto.

La exposición residual a la libra esterlina de las filiales del Grupo que utilizan el euro como moneda funcional (Aer Lingus, Iberia y Vueling) era inferior a 14 millones de libras esterlinas, y el excedente neto en euros de British Airways era de aproximadamente 47 millones de euros.

Efecto de la conversión de monedas

Los resultados de IAG también se ven afectados por los tipos de cambio que se emplean para convertir los resultados financieros de British Airways y Avios desde la libra esterlina a la moneda de presentación de la información financiera, el euro. En el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2016, el Grupo consiguió el 77% (2015: 79%) de su beneficio de las operaciones en libras esterlinas. En el conjunto del ejercicio 2015, el 82% del beneficio de las operaciones del Grupo fue en libras esterlinas.

En el periodo de nueve meses, el impacto neto de los tipos de cambios sobre el beneficio de las operaciones fue desfavorable en 168 millones de euros, con un descenso de los ingresos de 1.082 millones de euros y un descenso de los costes de 914 millones de euros.

Combustible

Durante el periodo, los precios del petróleo mantuvieron una tendencia alcista, pero registraron un descenso significativo frente al año anterior. A 30 de septiembre de 2016, el porcentaje de los precios del combustible con coberturas ascendía a un promedio del 77% para el resto del año, y del 51% para el periodo de doce meses hasta el 31 de diciembre de 2017.

Efectivo y apalancamiento

La posición de efectivo del Grupo era de 6.190 millones de euro, lo que supone un incremento de 334 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2015, con un efecto cambiario adverso de 475 millones de euros.

Comparado con el 31 de diciembre de 2015, la deuda neta ajustada del Grupo se redujo un 5,6% hasta 8.037 millones de euros, y el ratio de deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,1 puntos hasta 1,8 veces.