

ANUNCIO DE RESULTADOS TRIMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 5 de mayo de 2017, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al trimestre finalizado el 31 de marzo de 2017.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del primer trimestre fue de 170 millones de euros antes de partidas excepcionales (2016: 155 millones de euros).
- El impacto neto en beneficios de las operaciones por cambio de divisa del trimestre fue adverso en 32 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre disminuyeron un 7,2%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 3,1%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales disminuyeron un 3,9% 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 13,6%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 16,1%.
- El efectivo se situó en 7.495 millones de euros a 31 de marzo de 2017, lo que supone un aumento de 1.067 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2016.
- La deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,3 puntos hasta 1,5 veces.

Resumen de resultados:

	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
Información financiera en millones de euros	2017	2016	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	4.279	4.465	(4,2)%
Total ingresos	4.934	5.078	(2,8)%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	170	155	9,7 %
Partidas excepcionales	(19)	13	(246,2)%
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	151	168	(10,1)%
Beneficio después de impuestos	27	104	(74,0)%
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	1,0	4,9	(79,6)%
Indicadores operativos	2017	2016	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	68.304	66.151	3,3 %
Coefficiente de ocupación (%)	79,0	78,9	0,1pts
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,26	6,75	(7,2)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,42	5,64	(3,9)%
	A 31 de marzo de 2017	A 31 de diciembre de 2016	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	7.495	6.428	16,6 %
Deuda neta ajustada	7.098	8.159	(13,0)%
Deuda neta ajustada / EBITDAR	1,5	1,8	(0,3pts)
Apalancamiento financiero ajustado	49%	51%	(2pts)

Para definiciones véase Informe y cuentas anuales de IAG de 2016.

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

“Hemos registrado un beneficio de las operaciones de 170 millones de euros antes de partidas excepcionales, superando así los 155 millones de euros del año anterior. Esta cifra supone un nuevo récord para los resultados del primer trimestre, que tradicionalmente es el más débil, con una tendencia de mejora de los ingresos unitarios de pasaje continuada.

“El impacto del cambio de divisas fue de 32 millones de euros en el trimestre, por la conversión de los beneficios en libras esterlinas a euros.

“En marzo lanzamos LEVEL, nuestra nueva operación de bajo coste de largo radio, que comenzará a volar desde Barcelona a Los Ángeles, San Francisco, Punta Cana y Buenos Aires en junio. Podemos hablar de un gran éxito, puesto que las ventas están superando ampliamente las previsiones”.

Perspectivas de negocio:

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio IAG espera generar, en 2017, una mejora en el beneficio de las operaciones respecto del año anterior. El Grupo espera que en el segundo trimestre los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje / AKO) muestren un incremento con respecto al año anterior a tipos de cambio constantes.

LEI: 959800TZHQRUSH1ESL13

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 2016; estos documentos pueden obtenerse en www.iagshares.com.

Relaciones con Inversores IAG
Waterside (HAA2),
PO Box 365,
Harmondsworth,
Middlesex,
UB7 0GB

Tel: +44 (0)208 564 2900
Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Trimestre finalizado el 31 de marzo

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2017	Partidas excepcionales	Total 2017	Antes de partidas excepcionales 2016	Partidas excepcionales	Total 2016	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	4.279		4.279	4.465		4.465	(4,2)%
Ingresos de carga	256		256	262		262	(2,3)%
Otros ingresos	399		399	351		351	13,7 %
Total ingresos	4.934		4.934	5.078		5.078	(2,8)%
Gastos de personal	1.152	19	1.171	1.226		1.226	(6,0)%
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.062		1.062	1.191	(13)	1.178	(10,8)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	612		612	607		607	0,8 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	476		476	474		474	0,4 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	478		478	404		404	18,3 %
Propiedad, TI y otros gastos	215		215	224		224	(4,0)%
Gastos comerciales	252		252	252		252	-
Depreciación, amortización y deterioro	302		302	338		338	(10,7)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	223		223	188		188	18,6 %
Diferencias de tipo de cambio	(8)		(8)	19		19	(142,1)%
Gastos totales de las operaciones	4.764	19	4.783	4.923	(13)	4.910	(3,2)%
Beneficio de las operaciones	170	(19)	151	155	13	168	9,7 %
Gastos no operativos netos	(116)		(116)	(44)		(44)	163,6 %
Beneficio antes de impuestos	54	(19)	35	111	13	124	(51,4)%
Impuestos	(12)	4	(8)	(18)	(2)	(20)	(33,3)%
Beneficio después de impuestos del periodo	42	(15)	27	93	11	104	(54,8)%

Indicadores operativos	2017 ⁽¹⁾	2016 ⁽¹⁾	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	68.304	66.151	3,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	53.944	52.222	3,3 %
Coeficiente de ocupación (%)	79,0	78,9	0,1pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.367	1.320	3,6 %
Cifras de pasajeros (miles)	21.147	20.369	3,8 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	171	170	0,6 %
Despegues	153.673	152.063	1,1 %
Horas bloque (horas)	460.710	450.128	2,4 %
Plantilla media equivalente	62.237	61.342	1,5 %
Aviones en servicio	547	533	2,6 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,93	8,55	(7,2)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,26	6,75	(7,2)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,73	19,85	(5,6)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,55	1,80	(13,6)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,42	5,64	(3,9)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,97	7,44	(6,3)%

⁽¹⁾Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

ANÁLISIS FINANCIERO:

Visión estratégica

El 17 de marzo IAG lanzó LEVEL, una nueva operación de bajo coste de largo radio que empezará a operar en junio de 2017 con vuelos desde Barcelona a Los Ángeles, San Francisco, Buenos Aires y Punta Cana. LEVEL utilizará dos nuevos aviones Airbus A330 equipados con 293 plazas en clase turista y 21 en turista *premium*.

Entorno operativo y de mercado

El trimestre se ha visto marcado por la subida del precio del petróleo y el dólar estadounidense más fuerte frente al euro y la libra esterlina. La libra esterlina también se ha devaluado considerablemente frente al euro. El impacto neto de los tipos de cambio en las transacciones fue nulo para el Grupo, mientras que el impacto de la conversión de divisas fue significativo. Los ingresos y gastos comunicados por el Grupo disminuyeron en 406 millones y 374 millones de euros, respectivamente, con un efecto neto adverso sobre el beneficio de las operaciones de 32 millones de euros.

Capacidad

Durante los tres primeros meses de 2017, la capacidad de IAG (AKO) aumentó un 3,3%, registrándose incrementos en todas las regiones. Aer Lingus siguió creciendo en la región del Atlántico Norte, mientras que Vueling creció en España, reduciendo en parte su estacionalidad. British Airways lanzó nuevas rutas que incluyen Santiago de Chile y Oakland y canceló su ruta a Chengdú. Iberia siguió consolidando su capacidad en Europa, compensándolo con aumentos en las rutas de largo radio lanzadas en 2016, como Shanghái, Tokio y Johannesburgo. El coeficiente de ocupación mejoró 0,1 puntos, hasta el 79,0%.

Ingresos

Los ingresos de pasaje disminuyeron un 4,2% con respecto al mismo periodo del año pasado. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) descendieron un 3,1% a tipos de cambio constantes debido a la reducción del *yield* (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados), por el efecto de las fechas de la Semana Santa. A tipos de cambio constantes, el *yield* de pasaje se redujo en las rutas vacacionales al pasar la Semana Santa de marzo el año pasado a abril este año, lo que se compensó en parte con los incrementos de las reservas corporativas. Aunque el *yield* de pasaje desciende en el trimestre, la tendencia de los ingresos de pasaje mejoró frente al trimestre anterior. Los pasajeros transportados por el Grupo aumentaron hasta 21.147.000, un 3,8% más.

Los ingresos de carga del periodo descendieron un 2,3%; 2,1% a tipos de cambio constantes. El peso de los productos *premium* en el negocio de carga siguió siendo elevado y compensó los descensos generales del *yield*, mientras que las toneladas transportadas se mantuvieron prácticamente constantes.

La partida de "Otros ingresos" creció un 13,7%, o 64 millones de euros excluyendo efectos cambiarios, por el aumento de la actividad del negocio de mantenimiento para terceros de Iberia (MRO), BA Holidays y Avios.

Gastos

Los gastos de personal descendieron un 6% frente al mismo periodo del año anterior. En base unitaria y a tipos de cambio constantes, los costes unitarios de personal mejoraron un 2,6% y los incentivos salariales se vieron compensados ampliamente por las iniciativas de mejora de la eficiencia completadas por todas las aerolíneas. El número medio de empleados aumentó un 1,5% en el conjunto del Grupo, mientras que la productividad mejoró un 1,8%, con incrementos en British Airways, Iberia y Aer Lingus.

Los gastos de combustible disminuyeron un 10,8%, con un descenso de los costes unitarios de combustible a tipos de cambio constantes del 16,1%, principalmente a consecuencia de los precios medios del combustible después de coberturas. La incorporación de nuevos aviones y la mejora de los procedimientos operativos siguieron impulsando la eficiencia.

Los costes asociados a proveedores aumentaron un 2,3% mientras que a tipos de cambio constantes los costes unitarios asociados a proveedores aumentaron un 4,2%. Las actividades no AKO del Grupo, como MRO, BA Holidays y Avios, crecieron y provocaron un aumento de gastos asociados a proveedores. Esto afectó a los gastos de *handling* e ingeniería, con el correspondiente aumento en "Otros ingresos". Excluyendo estas partidas, los gastos unitarios asociados a proveedores aumentaron debido a los mayores costes de mantenimiento a causa de la composición de la flota, el cambio a contratos de mantenimiento de pago por uso y a las nuevas reclamaciones de indemnización en la UE. El Grupo también ha reconocido varios recargos aeroportuarios como gastos durante el trimestre, en lugar de imputarlos a ingresos, como en años anteriores, tras producirse un cambio en los contratos.

Los gastos de propiedad descendieron un 0,2% y, a tipos de cambio constantes, los gastos unitarios de propiedad crecieron un 0,1%. Los gastos de amortización disminuyeron con respecto al año pasado, cuando incluyeron la amortización acelerada de los Airbus A340-300 de Iberia. Excluyendo este efecto, los gastos de amortización a tipos de cambio constantes aumentaron y englobaron gastos de TI relacionados con el nuevo sistema de check-in y de embarque para clientes. Los gastos de arrendamiento operativo de flota crecieron a raíz del aumento del número de aviones arrendados, entre ellos nueve Boeing 787-9 y ocho aviones de la familia Airbus A330.

Beneficio de las operaciones

En el periodo, el beneficio de las operaciones del Grupo se situó en 170 millones de euros, lo que supone 15 millones de euros más que el año pasado, o 47 millones de euros a tipos de cambio constantes.

Partidas excepcionales

En 2017, el Grupo reconoció un cargo excepcional de 19 millones de euros relacionado con la continuidad de las iniciativas de transformación de British Airways. En 2016, este cargo excepcional recoge el impacto derivado del reconocimiento de los gastos de combustible de Aer Lingus al precio cubierto en la columna "antes de partidas excepcionales", en lugar de al precio al contado como se muestra en la columna de resultados declarados.

Gastos no operativos, impuestos y beneficio después de impuestos

Los gastos no operativos netos se situaron en 116 millones de euros en el trimestre, frente a 44 millones en 2016. Este incremento se debió a las mayores pérdidas no realizadas en la reevaluación de derivados no clasificados como de cobertura y cargos netos no realizados por conversión de moneda extranjera, compensados parcialmente por una reducción de 17 millones de euros en los costes de financiación netos.

El cargo fiscal del periodo fue de 8 millones de euros después de partidas excepcionales, con un tipo impositivo efectivo para el Grupo del 23%, en el que ha influido la composición de los beneficios y pérdidas conseguidos en cada jurisdicción (2016: 16%).

El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales del trimestre se situó en 27 millones de euros (2016: 104 millones de euros), lo que supone una reducción de 77 millones de euros en el periodo.

ANÁLISIS FINANCIERO:

Efectivo y apalancamiento

La posición de efectivo del Grupo era de 7.495 millones de euros, lo que supone un incremento de 1.067 millones de euros con respecto a 31 de diciembre de 2016. Comparado con el 31 de diciembre de 2016, la deuda neta ajustada del Grupo se redujo en 1.061 millones de euros hasta 7.098 millones de euros, el ratio de deuda neta ajustada/EBITDAR bajó 0,3 puntos hasta 1,5 veces, y con dos puntos menos de apalancamiento ajustado hasta el 49%.