

ANUNCIO DE RESULTADOS TRIMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 4 de mayo de 2018, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al trimestre finalizado el 31 de marzo de 2018.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del primer trimestre fue de 280 millones de euros antes de partidas excepcionales (2017 reformulado⁽¹⁾: 160 millones de euros).
- El impacto neto en beneficios de las operaciones por cambio de divisa del trimestre fue favorable en 58 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre disminuyeron un 0,7%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 3,5%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales disminuyeron un 5,7% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 0,9%.
- Los costes unitarios de combustible del trimestre aumentaron un 0,6%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 10,4%.
- El efectivo se situó en 7.442 millones de euros a 31 de marzo de 2018, lo que supone un descenso de 53 millones de euros respecto a 31 de marzo de 2017 y la deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,3 puntos hasta 1,2 veces.

Resumen de resultados:

Principales parámetros en millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo		Incr. / (dism.)
	2018	2017 (reformulado) ⁽¹⁾	
Ingresos de pasaje	4.415	4.271	3,4 %
Total ingresos	5.022	4.920	2,1 %
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	280	160	75,0 %
Partidas excepcionales	639	(19)	nm
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	919	141	552 %
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	71.092	68.304	4,1 %
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,21	6,25	(0,7)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,11	5,41	(5,7)%

Indicadores de rendimiento alternativos	2018	2017	Incr. / (dism.)
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales (millones de euros)	206	72	186 %
Beneficio por acción ajustado (céntimos de €)	9,6	3,2	200 %
Deuda neta ajustada (millones de euros)	6.447	7.098	(9,2)%
Deuda neta ajustada / EBITDAR	1,2	1,5	(0,3x)

Resumen de resultados en millones de euros	2018	2017	Incr. / (dism.)
Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales	794	57	1.293 %
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	38,5	2,5	1.440 %
Efectivo y depósitos remunerados	7.442	7.495	(0,7)%
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	6.953	8.241	(15,6)%

Para definiciones véase Informe y cuentas anuales de IAG de 2017.

⁽¹⁾Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros".

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

"Hemos registrado otro rendimiento trimestral sólido con un beneficio de las operaciones de 280 millones de euros antes de partidas excepcionales, superando así los 160 millones de euros del año anterior.

"Nuestra tendencia positiva de los ingresos unitarios de pasaje continúa con un incremento del 3,5% a tipos de cambio constantes. Esta tendencia se benefició del efecto de las fechas de la Semana Santa. Nuestros costes unitarios excluido el combustible antes de partidas excepcionales disminuyeron un 0.9% a tipos de cambio constantes.

“Nuestros costes unitarios de combustible aumentaron tan solo un 0.6% en euros a pesar de precios más altos en el mercado.

“Este trimestre, British Airways puso en marcha un plan nuevo de aportación definida flexible que sustituye a los planes existentes el New Airways Pension Scheme (NAPS) y el British Airways Retirement Plan (BARP).”

Perspectivas de negocio:

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio, IAG aún espera que su beneficio de las operaciones en 2018 muestre un incremento respecto al año anterior. Esperamos que tanto los ingresos unitarios de pasaje como los costes unitarios, excluido el combustible, mejoren 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

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. Salvo cuando así lo estipulen sus obligaciones legales o reglamentarias, el Grupo no se compromete a actualizar o revisar las declaraciones de carácter prospectivo para reflejar posibles cambios en los acontecimientos, condiciones o circunstancias en que se basan dichas declaraciones.

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 2017; 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		Total	Antes de		Total	Incr. /
	partidas	Partidas		partidas	Partidas		
	excepcionales	excepcionales	2018	excepcionales	excepcionales	2017	Incr. /
	2018			(reformulado) ⁽¹⁾	(reformulado) ⁽¹⁾		(dism.)
Ingresos de pasaje	4.415		4.415	4.271		4.271	3,4 %
Ingresos de carga	276		276	267		267	3,4 %
Otros ingresos	331		331	382		382	(13,4)%
Total ingresos	5.022		5.022	4.920		4.920	2,1 %
Gastos de personal	1.154	(644)	510	1.152	19	1.171	0,2 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.112		1.112	1.062		1.062	4,7 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	645		645	611		611	5,6 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	472		472	476		476	(0,8)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	391		391	475		475	(17,7)%
Propiedad, TI y otros gastos	207	5	212	215		215	(3,7)%
Gastos comerciales	271		271	252		252	7,5 %
Depreciación, amortización y deterioro	307		307	302		302	1,7 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	202		202	223		223	(9,4)%
Diferencias de tipo de cambio	(19)		(19)	(8)		(8)	138 %
Gastos totales de las operaciones	4.742	(639)	4.103	4.760	19	4.779	(0,4)%
Beneficio de las operaciones	280	639	919	160	(19)	141	75,0 %
Gastos no operativos netos	(34)		(34)	(67)		(67)	(49,3)%
Beneficio antes de impuestos	246	639	885	93	(19)	74	165 %
Impuestos	(40)	(51)	(91)	(21)	4	(17)	90,5 %
Beneficio después de impuestos del periodo	206	588	794	72	(15)	57	186 %
Indicadores operativos	2018⁽²⁾			2017⁽²⁾			Incr. /
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	71.092			68.304			4,1 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	57.221			53.944			6,1 %
Coefficiente de ocupación (%)	80,5			79,0			1,5pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.357			1.367			(0,7)%
Cifras de pasajeros (miles)	22.953			21.147			8,5 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	170			167			1,8 %
Despegues	162.091			153.673			5,5 %
Horas bloque (horas)	480.145			460.710			4,2 %
Plantilla media equivalente	62.238			62.237			0,0 %
Aviones en servicio	551			547			0,7 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,72			7,92			(2,7)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,21			6,25			(0,7)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	20,34			19,53			4,1 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,56			1,55			0,6 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,11			5,41			(5,7)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,67			6,97			(4,3)%

⁽¹⁾Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros".

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

ANÁLISIS FINANCIERO

Visión estratégica

El 31 de marzo de 2018, British Airways cerró el New Airways Pension Scheme (NAPS) a futuros devengos de prestaciones y el British Airways Retirement Plan (BARP) a futuras aportaciones. Estos planes han sido reemplazados por un plan de aportación definida flexible, denominado British Airways Pension Plan (BAPP). Estos cambios provocaron una reducción excepcional del pasivo por prestaciones definidas del NAPS por valor de 872 millones de euros según la NIC 19 y de los costes en efectivo asociados por acuerdos transitorios por valor de 192 millones de euros.

British Airways ha lanzado con éxito una emisión de bonos EETC (*Enhanced Equipment Trust Certificates*) por valor de 608.6 millones de dólares para financiar la entrega de aviones. La transacción incluye la emisión de Certificados de Clase AA y Clase A y como colateral se han aportado en conjunto 11 aviones: dos aviones nuevos Boeing 787-9 con fecha de entrega entre marzo y abril de 2018, un Boeing 787-8 que fue recibido en septiembre de 2017, un avión nuevo Boeing 787-8 con fecha de entrega en junio de 2018 y siete Airbus A320 NEO nuevos con fecha de entrega entre abril y octubre de 2018. Los Certificados de Clase AA (409.8 millones de dólares) tienen un cupón anual, pagadero trimestralmente, del 3,800% y los Certificados de Clase A (198.8 millones de dólares) tienen un cupón anual, pagadero trimestralmente, del 4,125%.

Principales riesgos e incertidumbres

Seguimos manteniendo y operando nuestra estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que nos afectan, detallados en las páginas 29 a 34 del Informe y cuentas anuales a 31 de diciembre de 2017, siguen siendo relevantes para el resto del año.

Entorno operativo y de mercado

Los precios del combustible aumentaron de forma significativa durante el trimestre, efecto compensado en parte por la depreciación del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina. El euro se debilitó frente a la libra esterlina durante el periodo, aunque en menor medida. Los tipos de cambio tuvieron un efecto neto positivo para el Grupo.

Los resultados de IAG 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 del Grupo, el euro. En el trimestre, el impacto neto de la conversión fue desfavorable en 13 millones de euros, con un descenso de los ingresos de 128 millones de euros y una disminución de los gastos de 115 millones de euros.

Desde la perspectiva transaccional, 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 se realizan en dólares y generalmente generan un déficit. El Grupo contrata cubre para una parte de su exposición económica derivada de sus transacciones en moneda extranjera. El impacto neto de las transacciones sobre el beneficio de las operaciones fue positivo en 71 millones de euros en el periodo, ya que redujo los ingresos en 108 millones de euros y los gastos en 179 millones de euros.

El impacto neto para el Grupo de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones fue favorable en 58 millones de euros.

Bases de preparación

El Grupo ha adoptado la NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y la NIIF 9 "Instrumentos financieros" desde el 1 de enero de 2018. La cuenta de resultados consolidada del ejercicio anterior ha sido reformulada. En aplicación de la NIIF 15, los ingresos declarados anteriormente por el Grupo en el primer trimestre de 2017 se redujeron en 14 millones de euros y los gastos operativos disminuyeron 4 millones de euros, suponiendo un descenso del beneficio de las operaciones de 10 millones de euros. En aplicación de la NIIF 9, un cargo de 49 millones de euros que fue imputado a gastos netos no operativos se reclasificó como Otro resultado global, reflejando principalmente los movimientos no reconocidos en el valor temporal de las opciones como instrumento derivado, que ahora se reconocen en Otro resultado global. El impacto de estas reformulaciones aplicadas a la cuenta de resultados sobre el cargo fiscal fue de 9 millones de euros. Para más información sobre las nuevas normas contables, consulte la página 118 del Informe y cuentas anuales a 31 de diciembre de 2017.

Capacidad

Durante los tres primeros meses de 2018, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados o AKO, aumentó un 4,1% registrándose incrementos en todas las regiones excepto Asia-Pacífico. Vueling continuó su propósito de reducir los picos de estacionalidad en su red mediante el crecimiento en el primer trimestre del año y registró incrementos tanto en su mercado doméstico como en el europeo. Iberia también aumentó su capacidad, principalmente incrementando las frecuencias en su mercado doméstico, a ciudades europeas y en sus rutas a Norteamérica. El crecimiento de Aer Lingus y LEVEL responde al impacto anual completo de las nuevas rutas lanzadas en 2017. British Airways lanzó rutas a Las Vegas desde Londres Gatwick y a Seychelles desde Londres Heathrow. El coeficiente de ocupación aumentó 1,5 puntos hasta el 80,5%.

Ingresos

Los ingresos de pasaje aumentaron un 3,4% comparado con el mismo periodo del año anterior. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) crecieron un 3,5% a tipos de cambio constantes, debido a un *yield* (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) y un coeficiente de ocupación más elevados. El aumento de los ingresos unitarios de pasaje se debió en parte al efecto de las fechas de la Semana Santa, pero también a la continuación de las mejoras puestas en marcha en 2017. La evolución de los ingresos del Grupo fue sólida en Norteamérica, Europa y Latinoamérica. El Grupo transportó 22.953 miles de pasajeros durante el trimestre, un 8,5% más que en el mismo periodo del año anterior.

Los ingresos de carga crecieron un 3,4%; 10,9% a tipos de cambio constantes con respecto al año anterior. Los resultados del negocio de carga fueron sólidos; la composición mejoró gracias a los productos *Constant Climate Critical*, lo que contribuyó a aumentar el *yield* de carga (ingresos de carga/toneladas-kilómetro transportadas) sobre un ligero descenso de las toneladas transportadas.

La partida de Otros ingresos se redujo un 13,4% o 22 millones de euros excluyendo el efecto de los tipos de cambio, debido al descenso de la actividad de mantenimiento a terceros en Iberia a causa del calendario, efecto compensado en parte por los incrementos registrados en BA Holidays y Avios.

ANÁLISIS FINANCIERO

Gastos

Los gastos de personal aumentaron un 0,2% respecto al año anterior. En base unitaria y a tipos de cambio constantes, los costes unitarios de personal mejoraron un 0,9%, ya que el efecto de la indexación de los salarios al IPC se compensó sobradamente con las mejoras de la eficiencia conseguidas en todas las aerolíneas. El número medio de empleados del Grupo no sufrió cambios, mientras que la productividad aumentó un 4,1% y mejoró en British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus.

Los gastos de combustible aumentaron un 4,7%, con un incremento significativo de los costes unitarios de combustible del 10,4% a tipos de cambio constantes debido a los precios medios del combustible después de coberturas. La incorporación de nuevos aviones siguió impulsando la eficiencia.

Los costes asociados a proveedores disminuyeron un 2,7%; a tipos de cambio constantes y en base unitaria, el descenso fue del 0,6%. El negocio MRO del Grupo completó más trabajos internos durante el periodo que redujeron los costes asociados a proveedores externos alrededor de 1 punto a tipos de cambio constantes, lo que incidió sobre todo en los gastos de mantenimiento y otros costes de flota, con el correspondiente descenso en Otros ingresos. Los costes unitarios asociados a proveedores de las aerolíneas aumentaron aproximadamente un 0,5% debido al aumento en los gastos por compensaciones en la UE, la inversión en la propuesta de valor al cliente y los mayores costes de distribución. El incremento de los costes de distribución, con el correspondiente aumento de los ingresos de pasaje, responde al nuevo modelo de negocio introducido en 2017 y que permite un acceso más directo al cliente.

Los gastos de propiedad descendieron un 3,0% y los gastos unitarios de propiedad a tipos de cambio constantes disminuyeron un 1,6% gracias al crecimiento eficiente. El Grupo contaba con 551 aviones en servicio a 31 de marzo de 2018 (2017: 546 aviones en servicio).

Beneficio de las operaciones

El beneficio de las operaciones del Grupo en el periodo fue de 280 millones de euros, lo que supone un incremento de 120 millones de euros con respecto al año anterior, y 62 millones de euros a tipos de cambio constantes.

Partidas excepcionales

Los cambios indicados arriba en relación con el cierre de los planes de pensiones NAPS y BARP de British Airways dieron lugar a una reducción excepcional del pasivo por prestaciones definidas por valor de 872 millones de euros y de los costes en efectivo asociados por acuerdos transitorios por valor de 192 millones de euros. Estos importes se presentan netos como partida excepcional de 678 millones de euros dentro de la cuenta de resultados.

En 2018, el Grupo reconoció también un cargo excepcional de 39 millones de euros (2017: 19 millones de euros) relacionado con la continuación de las iniciativas de transformación de British Airways.

Gastos no operativos netos, impuestos y beneficio después de impuestos

Los gastos no operativos netos del Grupo durante el trimestre ascendieron a 34 millones de euros, frente a los 67 millones de euros de 2017. Este descenso se debió principalmente a la reducción de los gastos netos de financiación.

La carga fiscal del periodo fue de 40 millones de euros antes de partidas excepcionales, con un tipo impositivo efectivo aplicado al Grupo del 16% (2017: 23%). La carga fiscal sobre partidas excepcionales del periodo fue de 51 millones de euros, con un tipo impositivo efectivo del 8% afectado por el reconocimiento de las retenciones sobre la reducción de los pasivos por prestaciones definidas (2017: 23%).

El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales del trimestre fue de 794 millones de euros (2017: 57 millones de euros), lo que supone un incremento de 737 millones de euros con respecto al año anterior.

Efectivo y apalancamiento

La posición de efectivo del Grupo, que se sitúa en 7.442 millones de euros, apenas varió con respecto al mismo periodo del año anterior, mientras que la deuda neta ajustada se redujo 651 millones de euros por el descenso de la deuda en el balance. El ratio deuda neta ajustada/EBITDAR bajó 0,3 puntos hasta 1,2 veces.