

ANUNCIO DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL PERIODO DE NUEVE MESES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 26 de octubre de 2018, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de Septiembre de 2018.

Principales parámetros en resultados del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del tercer trimestre fue de 1.460 millones de euros antes de partidas excepcionales (2017 reformulado⁽¹⁾: 1.450 millones de euros).
- El impacto neto en el beneficio de las operaciones por cambio de divisa del trimestre fue desfavorable en 111 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre aumentaron un 1,3%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 2,4%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales aumentaron un 0,5% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 0,7%.
- Los costes unitarios de combustible del trimestre aumentaron un 14,3%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 15,0%.
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del periodo de nueve meses fue de 2.575 millones de euros (2017 reformulado⁽¹⁾: 2.400 millones de euros), un aumento del 7,3%.
- Se completó el segundo programa de recompra de acciones el 24 de octubre.
- Dividendo a cuenta de 14,5 céntimos de euros por acción.

Resumen de resultados:

Principales parámetros en millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre		
	2018	2017 (reformulado) ⁽¹⁾	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	16.326	15.507	5,3 %
Total ingresos	18.346	17.450	5,1 %
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	2.575	2.400	7,3 %
Partidas excepcionales	584	(271)	ns
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	3.159	2.129	48,4 %
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	244.343	231.417	5,6 %
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,68	6,70	(0,3)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,84	5,01	(3,2)%

Indicadores de rendimiento alternativos	2018	2017 (reformulado) ⁽¹⁾	Incr. / (dism.)
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales (millones de euros)	1.970	1.805	9,1%
Beneficio por acción ajustado (céntimos de €)	91,9	81,7	12,5 %
Deuda neta ajustada (millones de euros)	7.475	7.183	(4,1)%
Deuda neta ajustada / EBITDAR	1,4	1,4	(0,0x)

Resumen de resultados en millones de euros	2018	2017 (reformulado) ⁽¹⁾	Incr. / (dism.)
Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales	2.514	1.597	57,4 %
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	121,9	75,3	61,8 %
Efectivo y depósitos remunerados	6.923	7.523	(8,0)%
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	7.342	7.578	(3,1)%

Véase definiciones en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos en el Informe y cuentas anuales 2017.

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

Willie Walsh, consejero delegado de IAG, señaló:

"Presentamos unos buenos resultados en el tercer trimestre, con un beneficio de las operaciones de 1.460 millones de euros antes de partidas excepcionales, frente a los 1.450 millones de euros del año pasado.

“Se trata de unos resultados sólidos, a pesar del significativo impacto negativo derivado del coste del combustible y de los tipos de cambio. A tipos de cambio constantes, nuestros ingresos unitarios de pasaje crecieron un 2,4%, mientras que los costes unitarios excluyendo el combustible descendieron un 0,7%.

“Tenemos el placer de anunciar el pago de un dividendo a cuenta de 14,5 céntimos de euros por acción y esta semana completamos nuestro segundo programa de recompra de acciones por 500 millones de euros”.

Perspectivas de negocio:

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio, IAG espera que su beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales en 2018 muestre un incremento en torno a 200 millones de euros respecto a los 2.950 millones de euros obtenidos en 2017. Se espera que tanto los ingresos unitarios de pasaje como los costes unitarios, excluido el combustible, mejoren a tipos de cambio constantes, en el conjunto del año.

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, los ingresos futuros previstos, los planes de financiación, las inversiones y desinversiones previstas para el Grupo y las negociaciones del Plan de negocio del Grupo. 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

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre						Incr. / (dism.) ⁽²⁾
	Antes de partidas excepcionales 2018	Partidas excepcionales	Total 2018	Antes de partidas excepcionales 2017 (reformulado) ⁽¹⁾	Partidas excepcionales (reformulado) ⁽¹⁾	Total 2017 (reformulado) ⁽¹⁾	
Ingresos de pasaje	16.326		16.326	15.507		15.507	5,3 %
Ingresos de carga	847		847	809		809	4,7 %
Otros ingresos	1.173		1.173	1.134		1.134	3,4 %
Total ingresos	18.346		18.346	17.450		17.450	5,1 %
Gastos de personal	3.589	(594)	2.995	3.562	271	3.833	0,8 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.934		3.934	3.465		3.465	13,5 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.154		2.154	2.044		2.044	5,4 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.669		1.669	1.652		1.652	1,0 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.285		1.285	1.368		1.368	(6,1)%
Propiedad, TI y otros gastos	678	10	688	656		656	3,4 %
Gastos comerciales	806		806	740		740	8,9 %
Depreciación, amortización y deterioro	928		928	892		892	4,0 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	663		663	669		669	(0,9)%
Diferencias de tipo de cambio	65		65	2		2	3.150,0 %
Gastos totales de las operaciones	15.771	(584)	15.187	15.050	271	15.321	4,8 %
Beneficio de las operaciones	2.575	584	3.159	2.400	(271)	2.129	7,3 %
Gastos no operativos netos	(121)		(121)	(141)		(141)	(14,2)%
Beneficio antes de impuestos	2.454	584	3.038	2.259	(271)	1.988	8,6 %
Impuestos	(484)	(40)	(524)	(454)	63	(391)	6,6 %
Beneficio después de impuestos del periodo	1.970	544	2.514	1.805	(208)	1.597	9,1 %

Indicadores operativos	2018 ⁽²⁾	2017 (reformulado) ⁽¹⁾⁽²⁾	Incr. / (dism.) ⁽²⁾
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	244.343	231.417	5,6 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	205.045	191.741	6,9 %
Coefficiente de ocupación (%)	83,9	82,9	1,0pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	4.190	4.220	(0,7)%
Cifras de pasajeros (miles)	86.241	80.065	7,7 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	515	513	0,4 %
Despegues	572.314	545.219	5,0 %
Horas bloque (horas)	1.666.386	1.592.151	4,7 %
Plantilla media equivalente	64.324	63.732	0,9 %
Aviones en servicio	575	546	5,3 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,96	8,09	(1,5)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,68	6,70	(0,3)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	20,21	19,17	5,4 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,61	1,50	7,5 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,84	5,01	(3,2)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,45	6,50	(0,8)%

⁽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.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Trimestre finalizado el 30 de septiembre

Millones de euros	Antes de		Total	Antes de		Total	Incr. /
	partidas	Partidas		partidas	Partidas		
	excepcionales	excepcionales	2018	excepcionales	excepcionales	2017	(dism.) ⁽²⁾
	2018		2018	(reformulado) ⁽¹⁾	(reformulado) ⁽¹⁾	(reformulado) ⁽¹⁾	
Ingresos de pasaje	6.388		6.388	5.916		5.916	8,0 %
Ingresos de carga	290		290	271		271	7,0 %
Otros ingresos	462		462	396		396	16,7 %
Total ingresos	7.140		7.140	6.583		6.583	8,5 %
Gastos de personal	1.216	34	1.250	1.192	194	1.386	2,0 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.497		1.497	1.229		1.229	21,8 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	790		790	695		695	13,7 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	618		618	607		607	1,8 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	463		463	441		441	5,0 %
Propiedad, TI y otros gastos	232	2	234	218		218	6,4 %
Gastos comerciales	272		272	246		246	10,6 %
Depreciación, amortización y deterioro	310		310	289		289	7,3 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	241		241	223		223	8,1 %
Diferencias de tipo de cambio	41		41	(7)		(7)	(685,7)%
Gastos totales de las operaciones	5.680	36	5.716	5.133	194	5.327	10,7 %
Beneficio de las operaciones	1.460	(36)	1.424	1.450	(194)	1.256	0,7 %
Gastos no operativos netos	(41)		(41)	(26)		(26)	57,7 %
Beneficio antes de impuestos	1.419	(36)	1.383	1.424	(194)	1.230	(0,4)%
Impuestos	(284)	7	(277)	(288)	48	(240)	(1,4)%
Beneficio después de impuestos del periodo	1.135	(29)	1.106	1.136	(146)	990	(0,1)%

Indicadores operativos	2018 ⁽²⁾	2017	Incr. /
		(reformulado) ⁽¹⁾⁽²⁾	(dism.) ⁽²⁾
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	89.773	84.207	6,6 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	77.674	72.584	7,0 %
Coefficiente de ocupación (%)	86,5	86,2	0,3pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.419	1.434	(1,0)%
Cifras de pasajeros (miles)	33.510	31.259	7,2 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	172	173	(0,5)%
Despegues	213.087	202.791	5,1 %
Horas bloque (horas)	614.837	585.833	5,0 %
Plantilla media equivalente	65.975	64.734	1,9 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,22	8,15	0,9 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,12	7,03	1,3 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	20,44	18,90	8,1 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,67	1,46	14,3%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,66	4,64	0,5 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,33	6,10	3,8 %

⁽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 DEL PERIODO DE NUEVE MESES FINALIZADO EL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2018

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 según la NIC 19 por valor de 872 millones de euros 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. Estos bonos se combinaron con arrendamientos operativos japoneses con opciones de compra (*Japanese Operating Leases with Call Options*, JOLCO) por valor de 259 millones de dólares, que elevaró el total recaudado a 868 millones de dólares. Esta transacción incluye la emisión de certificados de Clase AA y Clase A y como colateral se han aportado en conjunto 11 aviones: dos nuevos Boeing 787-9 entregados entre marzo y abril de 2018, un Boeing 787-8 entregado en septiembre de 2017, un nuevo Boeing 787-8 entregado en junio de 2018 y siete nuevos Airbus A320 NEO, de los cuales cinco se han entregado entre abril y octubre y los dos restantes tienen su entrega programada a finales de este año. Los certificados de Clase AA (409,8 millones de dólares) ofrecen un cupón anual pagadero trimestralmente del 3,800% y los certificados de Clase A (198,8 millones de dólares) ofrecen un cupón anual pagadero trimestralmente del 4,125%.

El 28 de junio, IAG lanzó su nueva filial austriaca de bajo coste y corto radio bajo la marca LEVEL, con vuelos desde Viena a partir del 17 de julio de 2018. Esta nueva filial cuenta con un certificado de operador aéreo de Austria (AOC) y utiliza como base para sus cuatro Airbus A321 el aeropuerto de Viena, desde donde vuela a 14 destinos europeos.

El 28 de agosto, British Airways ejerció su opción para reembolsar la emisión de títulos preferentes con cupón fijo del 6,75% por importe de 300 millones de euros. Estos bonos se reembolsaron a su valor nominal, junto con todos los intereses acumulados y no abonados hasta esa fecha.

Tras el anuncio de International Airlines Group (IAG) efectuado el pasado 6 de septiembre de 2018 en relación con la sustracción de datos de clientes de su subsidiaria British Airways, la aerolínea ha estado trabajando continuamente con investigadores forenses especialistas en seguridad cibernética y la Agencia Nacional del Crimen (National Crime Agency) para investigar en profundidad el delito de sustracción de datos. En el día de hoy, British Airways está entregando información actualizada a sus clientes a medida que concluye la investigación interna.

La investigación ha mostrado que los hackers podrían haber sustraído información personal adicional y British Airways está notificando a los titulares de 77.000 tarjetas de pago, que previamente no habían sido notificados, que sus nombres, direcciones postales, correos electrónicos e información de pago de sus tarjetas incluyendo el número de la tarjeta, fecha de expiración y el código CVV han sido potencialmente comprometidos, y otros 108.000 titulares adicionales sin incluir el código CVV. Los potenciales clientes afectados son solamente aquellos que realizaron reservas de billetes premio entre el 21 de abril y el 28 de julio de 2018 utilizando tarjetas de pago.

Aunque British Airways no posee evidencia concluyente de que los datos fueron sustraídos de sus sistemas, la aerolínea está adoptando un enfoque prudente y está notificando a los potenciales clientes afectados, aconsejándoles contactar a sus bancos o proveedores de tarjetas de pago como medida de precaución.

A su vez, la investigación ha establecido que un menor número de clientes de los originalmente identificados fueron afectados. De los 380.000 datos de tarjetas de pago identificados inicialmente, 244.000 han sido los afectados.

Desde el anuncio realizado el pasado 6 de septiembre de 2018, British Airways está en condiciones de confirmar que no se han verificado casos de fraude.

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 este periodo y los próximos tres meses del año.

Entorno operativo y de mercado

En el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2018, los precios de los combustibles aumentaron de forma significativa, efecto compensado parcialmente por las coberturas y la depreciación del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina.

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 periodo de nueve meses, el impacto neto de la conversión de monedas sobre el beneficio de las operaciones fue desfavorable en 20 millones de euros, con un descenso de los ingresos de 185 millones de euros y una disminución de los costes de 165 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 que se origina en los ingresos en el punto de venta, 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 coberturas para la exposición económica de sus transacciones en moneda extranjera. El impacto neto de las transacciones sobre el beneficio de las operaciones fue negativo en 100 millones de euros en el periodo, ya que redujo los ingresos en 397 millones de euros y los costes en 297 millones de euros.

El impacto neto de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones para el Grupo fue adverso en 120 millones de euros.

Bases de presentación

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. El principal cambio provocado por la adopción de la NIIF 15 se da en el reconocimiento y medición de los ingresos relacionados con el programa de fidelización del Grupo. Los ingresos relacionados con las obligaciones derivadas de la venta de puntos de fidelización, incluidos los ingresos imputados a servicio de marca y marketing y los ingresos imputados a puntos Avios, se han determinado sobre la base del precio de venta independiente relativo de cada obligación. Los ingresos relacionados con los servicios de marca y marketing se reconocen en el momento de emitir los puntos. Los ingresos imputados a los puntos Avios se difieren y se reconocen en el momento de canjear los puntos. El efecto del cálculo de los precios de venta independientes de cada obligación se ha traducido en un mayor porcentaje de ingresos diferidos en el momento de la emisión, ya que el precio de venta independiente de los puntos era superior al valor razonable derivado de la aplicación de CINIIF 13 "Programas de fidelización de clientes". Además, como obliga la NIIF 15 en el momento de su adopción, el Grupo reevaluó todos los contratos incompletos en la fecha de su aplicación inicial cualquier obligación restante. Eso se tradujo en un aumento de los puntos diferidos en relación con contratos incompletos y que se prevén canjear en el futuro. El ajuste a los beneficios retenidos iniciales a 1 de enero de 2017 derivado de estos cambios en el reconocimiento de ingresos de programas de fidelización ascendió a 399 millones de euros.

En aplicación de la NIIF 15, los ingresos declarados anteriormente por el Grupo en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2017 se redujeron en 55 millones de euros y los gastos de las operaciones disminuyeron 25 millones de euros, lo que se traduce en un descenso del beneficio de las operaciones de 30 millones de euros. En aplicación de la NIIF 9, un cargo de 70 millones de euros incluido en los gastos netos no operativos se reclasificó como Otro resultado global, principalmente en respuesta a los movimientos no realizados del valor temporal de las opciones, que ahora se reconocen en Otro resultado global. El impacto de estas reformulaciones aplicadas a la cuenta de resultados incrementó la carga fiscal en 10 millones de euros. Para ampliar la información, puede consultar la nota 2 de los estados financieros intermedios resumidos consolidados.

Los resultados del Grupo correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2018 incluyen las actividades de LEVEL; el periodo de comparación incluye las actividades de LEVEL desde su lanzamiento el 17 de marzo de 2017.

Los comentarios que figuran a continuación corresponden al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2018.

Capacidad

La capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados o AKO, aumentó un 5,6% y se registraron incrementos en todas las regiones excepto Asia-Pacífico.

British Airways lanzó rutas a Nashville desde Londres Heathrow y a Toronto desde Gatwick. Iberia aumentó su capacidad, principalmente incrementando las frecuencias en su mercado doméstico, a ciudades europeas y en sus rutas a Norteamérica. Iberia también lanzó su nuevo servicio a San Francisco. El crecimiento de Aer Lingus refleja el impacto anual completo de las rutas lanzadas en 2017 y el impacto de las nuevas rutas a Filadelfia y Seattle. El crecimiento de Vueling se debió principalmente al aumento de las frecuencias en España con destino en el mercado español y desde Francia e Italia con destino a España. El crecimiento de la capacidad de largo radio de LEVEL refleja el impacto anual completo de su segundo año de actividad, con vuelos desde París lanzados en julio, y las rutas de corto radio de LEVEL desde Viena se lanzaron el 17 de julio de 2018.

Ingresos

Los ingresos de pasaje aumentaron un 5,3% comparado con el mismo periodo del año anterior; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 8,4%. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) crecieron un 2,7% a tipos de cambio constantes, gracias a una mejora en los *yield*s (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) y un coeficiente de ocupación más elevado. En el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2018, los ingresos de pasaje mejoraron en todas las regiones excepto Asia-Pacífico, donde los resultados fueron dispares. La evolución de Latinoamérica fue positiva durante el primer semestre del año, mientras que los últimos tres meses han estado afectados por el entorno macroeconómico. La evolución de los ingresos del Grupo fue sólida en Norteamérica, Europa y sus mercados domésticos.

En el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2018, el Grupo transportó más de 86 millones de pasajeros, un 7,7% más que en el mismo periodo del año anterior. El coeficiente de ocupación del Grupo aumentó 1,0 puntos hasta el 83,9%.

ANÁLISIS FINANCIERO continuación

Los ingresos de carga del periodo se incrementaron un 4,7% con respecto al mismo periodo del año pasado, mientras que a tipos de cambio constantes este aumento fue del 9,5%. La evolución de los ingresos de carga fue sólida, ya que el *yield* de carga (ingresos de carga/toneladas-kilómetro transportadas) aumentó. La demanda fue fuerte en Asia-Pacífico y la composición de las ventas mejoró gracias a los productos *Constant Climate Critical*.

La partida de Otros ingresos se incrementó un 3,4%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentó un 8,1%. El crecimiento de esta partida se debe al aumento de las actividades de mantenimiento a terceros de Iberia, al incremento de los ingresos de BA Holidays y a los ingresos por alquileres en el aeropuerto JFK de Nueva York.

Gastos

Durante el periodo, los gastos de personal aumentaron un 0,8% antes de partidas excepcionales. Excluyendo el efecto de los tipos de cambio y en base unitaria, los gastos de personal mejoraron un 3,2%; en este sentido, la vinculación de los salarios principalmente al IPC se compensó con las iniciativas de eficiencia y reestructuración en todo el Grupo. La sustitución de los planes de pensiones NAPS y BARP por un plan de aportación definida flexible también se tradujo en una reducción neta de los costes de pensiones. El número medio de empleados del Grupo creció un 0,9%, mientras que la productividad aumentó un 4,6% y mejoró en British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus.

Los gastos de combustible aumentaron un 13,5%; a tipos de cambio constantes y en base unitaria registraron un incremento significativo del 13,6%. Los precios del combustible después de coberturas aumentaron considerablemente en el periodo de nueve meses, efecto compensado parcialmente por las coberturas sobre el precio del combustible y la depreciación del dólar.

Los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación crecieron un 5,4%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 8,2%. La comparación interanual se ve afectada por un cargo de 65 millones de euros relacionado con la interrupción en el servicio sufrida por British Airways en 2017. Excluyendo este efecto, los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación del Grupo crecieron un 11,8% excluyendo el efecto de los tipos de cambio, y la mitad de este incremento se debe al aumento del 7,7% de los pasajeros transportados. El resto del incremento se debe al aumento de los volúmenes de BA Holidays, que representa en torno a 1,4 puntos porcentuales, a las inversiones adicionales en el cliente (salas, catering, prestación de servicios), que suponen en torno a 2,1 puntos porcentuales, y a las indemnizaciones a pasajeros en relación con las huelgas de controladores aéreos, que suman en torno a 3,4 puntos porcentuales. A lo largo de 2018, las huelgas de controladores aéreos y los marcos normativos han afectado considerablemente a nuestras operaciones, principalmente a las de Vueling.

Las tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 1,0%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 2,9%. Este aumento se debe al crecimiento del 4,7% en las horas voladas y del 5,0% en los segmentos volados.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota decrecieron un 6,1%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, descendieron un 0,2%. Las compensaciones recibidas de un fabricante de motores se tradujeron en un descenso de aproximadamente 4,5 puntos porcentuales que compensó los incrementos relacionados con el aumento de los precios de los contratos, los volúmenes y los calendarios de la actividad de mantenimiento a terceros en Iberia.

Los gastos de propiedad, TI y otros gastos crecieron un 3,4%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 5,6%. Este incremento se debe al aumento de los gastos de TI y al efecto de la inflación sobre los alquileres y las tasas.

Los gastos comerciales aumentaron un 8,9%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, se incrementaron un 11,4% debido al crecimiento de los volúmenes y los costes de distribución. El incremento de los costes de distribución responde al nuevo modelo de negocio introducido en noviembre de 2017, que se traduce en un aumento de los ingresos de pasaje y permite un acceso más directo al cliente.

Los costes de propiedad aumentaron un 1,9%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 5,1%. Este incremento se debe al aumento de los cargos por amortización correspondientes a la flota de Boeing 747 a raíz del descenso de los valores residuales previstos. Excluyendo el efecto de los tipos de cambio, los costes de arrendamientos operativos crecieron debido a los mayores costes de arrendamientos de aeronave con tripulación asumidos para operar los *slots* adquiridos a Monarch en el aeropuerto de Londres Gatwick y al aumento de los aviones arrendados, donde se incluyen aviones para LEVEL. El Grupo contaba con 575 aviones en servicio a 30 de septiembre de 2018 (diciembre de 2017: 546 aviones en servicio).

A tipos de cambio constantes y excluyendo el combustible, el coste por asiento por kilómetro ofertado (CASK) disminuyó un 1,3%. Ajustado por "Otros ingresos" (como MRO, handling, BA Holidays y Avios) y los tipos de cambio, descendió un 2,0%. Esta mejora en la evolución de los costes se explica por el crecimiento eficiente y las iniciativas de gestión.

ANÁLISIS FINANCIERO continuación

Partidas excepcionales

Los cambios indicados en el comentario general sobre visión estrategia 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.

El Grupo también reconoció un cargo excepcional de 94 millones de euros relacionado con las iniciativas de transformación Plan 4 de British Airways (2017: 91 millones de euros). El cargo extraordinario de 2017 incluía otros 180 millones de euros relacionados con el Plan de Futuro de Iberia.

Partidas no operativas e impuestos

Los gastos no operativos netos del Grupo durante los nueve primeros meses ascendieron a 121 millones de euros, frente a los 141 millones de euros del año anterior. Esta reducción se debió a ganancias no realizadas en la reevaluación de los derivados no clasificados como de cobertura y a ganancias de financiación netas correspondientes a pensiones, compensadas parcialmente por una pérdida asumida en la venta y posterior alquiler de dos aviones. Los ingresos y gastos financieros del Grupo no experimentaron variaciones con respecto al año anterior.

La carga fiscal del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2018 fue de 524 millones de euros (2017: cargo de 391 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 17,2% (2017: 19,7%).

Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales

El beneficio después de impuestos del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2018 fue de 2.514 millones de euros (2017: 1.597 millones de euros).

Dividendos

El 25 de octubre de 2018, el Consejo de Administración propuso y aprobó un dividendo a cuenta de 14,5 céntimos de euro por acción. Se abonará a partir del 3 de diciembre de 2018 a los accionistas que figuren en el registro con fecha 30 de noviembre de 2018. Este dividendo a cuenta, que asciende a 288 millones de euros, no se ha reconocido como pasivo al final del periodo. Se presentará en el patrimonio neto para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018.

Efectivo y apalancamiento

La posición de efectivo del Grupo fue de 6.923 millones de euros al cierre del periodo, lo que supone un descenso de 600 millones de euros respecto al 30 de septiembre de 2017, reflejando un incremento significativo en el capex neto durante el periodo.

Comparado con el 30 de septiembre de 2017, la deuda neta ajustada del Grupo se incrementó en 292 millones. El ratio deuda neta ajustada/EBITDAR no varió a 1,4 veces.