

ANUNCIO DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL PERIODO DE NUEVE MESES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 27 de octubre de 2017, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2017.

Principales parámetros de IAG del periodo:

- El beneficio de las operaciones del tercer trimestre fue de 1.455 millones de euros antes de partidas excepcionales (2016: 1.205 millones de euros).
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre aumentaron un 0,7%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 2,2%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales disminuyeron un 1,7% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 2,5%.
- Los costes unitarios de combustible antes de partidas excepcionales del trimestre disminuyeron un 7,5%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 8,4%.
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2017 fue de 2.430 millones de euros (2016: 1.915 millones de euros), un aumento del 26,9%.
- El efectivo se situó en 7.523 millones de euros a 30 de septiembre de 2017, lo que supone un aumento de 1.095 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2016.
- La deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,4 hasta 1,4 veces.

Resumen de resultados:

	Nueve meses finalizados el 30 de septiembre		
Información financiera en millones de euros	2017	2016	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	15.474	15.345	0,8 %
Total ingresos	17.505	17.272	1,3 %
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	2.430	1.915	26,9 %
Partidas excepcionales	(271)	27	ns
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	2.159	1.942	11,2 %
Beneficio después de impuestos	1.567	1.484	5,6 %
Beneficios por acción ajustados (céntimos de €)	80,9	66,6	21,5 %
Indicadores operativos	2017	2016	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	231.417	226.356	2,2 %
Coeficiente de ocupación (%)	82,9	82,1	0,8pts
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,69	6,78	(1,4)%
Costes excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,02	5,11	(1,9)%
	A 30 de septiembre de 2017	A 31 de diciembre de 2016	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	7.523	6.428	17,0 %
Deuda neta ajustada	7.183	8.159	(12,0)%
Deuda neta ajustada / EBITDAR	1,4	1,8	(0,4x)
Apalancamiento financiero ajustado	46%	51%	(5pts)

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

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

“Hemos registrado otro trimestre sólido con un aumento del beneficio de las operaciones de 20,7%, situándose en 1.455 millones de euros antes de partidas excepcionales.

“Todas nuestras compañías han tenido buenos resultados. Los ingresos unitarios de pasaje crecieron un 2,2% a tipos de cambio constantes impulsado por las mejoras del mercado español y latinoamericano. Nuestros resultados comerciales fueron buenos a pesar de las interrupciones subyacentes debido al tiempo y el terrorismo. IAG Cargo ha mejorado este trimestre debido a una demanda más fuerte en Asia-Pacífico con respecto al año anterior.

“Nos complace anunciar el pago de un dividendo a cuenta de 12,5 céntimos de euros por acción.”

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 3.000 millones de euros en 2017 antes de partidas excepcionales.

LEI: 959800TZRUSH1ESL13

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. 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@iagroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Nueve meses finalizados el 30 de septiembre

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	15.474		15.474	15.345		15.345	0,8 %
Ingresos de carga	775		775	743		743	4,3 %
Otros ingresos	1.256		1.256	1.184		1.184	6,1 %
Total ingresos	17.505		17.505	17.272		17.272	1,3 %
Gastos de personal	3.562	271	3.833	3.656	11	3.667	(2,6)%
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.465		3.465	3.782	(38)	3.744	(8,4)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.065		2.065	2.011		2.011	2,7 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.652		1.652	1.663		1.663	(0,7)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.372		1.372	1.258		1.258	9,1 %
Propiedad, TI y otros gastos	656		656	672		672	(2,4)%
Gastos comerciales	740		740	711		711	4,1 %
Depreciación, amortización y deterioro	892		892	971		971	(8,1)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	669		669	537		537	24,6 %
Diferencias de tipo de cambio	2		2	96		96	(97,9)%
Gastos totales de las operaciones	15.075	271	15.346	15.357	(27)	15.330	(1,8)%
Beneficio de las operaciones	2.430	(271)	2.159	1.915	27	1.942	26,9 %
Gastos no operativos netos	(211)		(211)	(134)		(134)	57,5 %
Beneficio antes de impuestos	2.219	(271)	1.948	1.781	27	1.808	24,6 %
Impuestos	(444)	63	(381)	(322)	(2)	(324)	37,9 %
Beneficio después de impuestos del periodo	1.775	(208)	1.567	1.459	25	1.484	21,7 %

Indicadores operativos	2017 ⁽¹⁾	2016 ⁽¹⁾	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	231.417	226.356	2,2 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	191.741	185.726	3,2 %
Coefficiente de ocupación (%)	82,9	82,1	0,8pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	4.220	3.986	5,9 %
Cifras de pasajeros (miles)	80.065	77.525	3,3 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	498	543	(8,3)%
Despegues	545.219	544.711	0,1 %
Horas bloque (horas)	1.592.151	1.578.592	0,9 %
Plantilla media equivalente	63.732	63.690	0,1 %
Aviones en servicio	546	548	(0,4)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,07	8,26	(2,3)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,69	6,78	(1,4)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,36	18,64	(1,5)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,50	1,67	(10,4)%
Costes excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,02	5,11	(1,9)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,51	6,78	(4,0)%

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

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Trimestre finalizado el 30 de septiembre

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	5.899		5.899	5.806		5.806	1,6 %
Ingresos de carga	259		259	240		240	7,9 %
Otros ingresos	459		459	440		440	4,3 %
Total ingresos	6.617		6.617	6.486		6.486	2,0 %
Gastos de personal	1.192	194	1.386	1.189	62	1.251	0,3 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.229		1.229	1.317	(10)	1.307	(6,7)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	708		708	714		714	(0,8)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	607		607	619		619	(1,9)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	457		457	447		447	2,2 %
Propiedad, TI y otros gastos	218		218	230		230	(5,2)%
Gastos comerciales	246		246	222		222	10,8 %
Depreciación, amortización y deterioro	289		289	313		313	(7,7)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	223		223	200		200	11,5 %
Diferencias de tipo de cambio	(7)		(7)	30		30	ns
Gastos totales de las operaciones	5.162	194	5.356	5.281	52	5.333	(2,3)%
Beneficio de las operaciones	1.455	(194)	1.261	1.205	(52)	1.153	20,7 %
Gastos no operativos netos	(19)		(19)	(33)		(33)	(42,4)%
Beneficio antes de impuestos	1.436	(194)	1.242	1.172	(52)	1.120	22,5 %
Impuestos	(290)	48	(242)	(202)	12	(190)	43,6 %
Beneficio después de impuestos del periodo	1.146	(146)	1.000	970	(40)	930	18,1 %

Indicadores operativos	2017 ⁽¹⁾	2016 ⁽¹⁾	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	84.207	83.441	0,9 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	72.584	71.431	1,6 %
Coefficiente de ocupación (%)	86,2	85,6	0,6pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.434	1.332	7,7 %
Cifras de pasajeros (miles)	31.259	30.849	1,3 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	167	168	(0,6)%
Despegues	202.791	205.907	(1,5)%
Horas bloque (horas)	585.833	589.778	(0,7)%
Plantilla media equivalente	64.734	65.445	(1,1)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,13	8,13	-
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,01	6,96	0,7 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,06	18,02	0,2 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,46	1,58	(7,5)%
Costes excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,67	4,75	(1,7)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,13	6,33	(3,1)%

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

ANÁLISIS FINANCIERO:

Comentario general sobre el beneficio de las operaciones

En el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2017, los precios de los combustibles subieron con respecto al año anterior, pero el precio del combustible del Grupo después de coberturas fue positivo.

Visión estratégica

El 17 de marzo, IAG presentó LEVEL, una nueva operación de bajo coste de largo radio que comenzó a operar en junio de 2017 con vuelos desde Barcelona a Los Ángeles, San Francisco, Buenos Aires y Punta Cana. LEVEL opera con dos nuevos Airbus A330 equipados con 293 asientos en clase turista y 21 en clase turista premium. Las ventas de LEVEL durante este periodo fueron positivas.

Principales riesgos e incertidumbres

Hemos seguido 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 27 a 32 del Informe y cuentas anuales a 31 de diciembre de 2016, siguen siendo relevantes para este periodo y para los próximos tres meses del año.

Bases de presentación

Los resultados del Grupo correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2017 incluyen las actividades de LEVEL desde su lanzamiento el 17 de marzo de 2017. En el periodo comparativo no se incluyen resultados de LEVEL.

Capacidad

La capacidad de IAG (asientos-kilómetro ofertados o AKO) aumentó un 2,2%. En este incremento se incluye el lanzamiento de LEVEL en Barcelona en junio. British Airways aumentó la capacidad en Oriente Medio y lanzó nuevas rutas a destinos como Nueva Orleans, Santiago de Chile, Oakland y Fort Lauderdale. Este hecho se compensó en parte con el descenso de la capacidad en Asia-Pacífico mediante la discontinuación del servicio a Chengdu y los cambios en las estimaciones en Japón, la reducción de las frecuencias en Brasil y la introducción del producto Club Europe en vuelos domésticos. Iberia creció en España en Jerez, Baleares y Canarias y siguió registrando crecimientos en las rutas de largo radio lanzadas en 2016, gracias al efecto del año completo de las nuevas rutas a Shanghai, Tokio y Johannesburgo y al aumento de las frecuencias en México y Buenos Aires. Aer Lingus continuó con su expansión en el Atlántico Norte y se benefició del efecto completo de las nuevas rutas que lanzó el año pasado a Los Ángeles, Newark y Hartford y del lanzamiento de servicios a Miami el mes pasado. Como paso previo antes de relanzar su trayectoria de crecimiento, Vueling registró una ligera reducción de la capacidad dentro de su proceso de ajuste para dotarse de una red menos estacional, más densa y concentrada.

Ingresos

Los ingresos de pasaje aumentaron un 0,8% comparado con el mismo periodo del año anterior; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 3,5%. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) crecieron un 1,2% a tipos de cambio constantes, con mejores *yields* (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) y niveles de ocupación más elevados. Los ingresos unitarios de pasaje mejoraron a lo largo del periodo y crecieron un 2,2% a tipos de cambio constantes en el tercer trimestre, beneficiándose de los buenos resultados cosechados en todas las regiones, sobre todo Latinoamérica, el Caribe y Asia-Pacífico. Nuestros mayores mercados (Norteamérica y Europa) también registraron una evolución positiva y British Airways se benefició del buen tono de las reservas premium. Los pasajeros transportados por el Grupo crecieron un 3,3% hasta 80,1 millones y el coeficiente de ocupación aumentó 0,8 puntos hasta el 82,9%.

Los ingresos de carga del periodo se incrementaron un 4,3%; 5,0% a tipos de cambio constantes. A pesar de que las condiciones comerciales siguieron siendo difíciles en muchas regiones, la mayor fortaleza mostrada por el negocio en Asia-Pacífico tras los malos datos del mismo periodo del año pasado fue beneficiosa para los resultados. Los volúmenes de carga crecieron un 5,9% frente al mismo periodo de 2016.

La partida de Otros ingresos se incrementó un 6,1%; excluyendo el efecto beneficioso de los tipos de cambio, aumentó un 9,3%. El Grupo registró un mayor nivel de actividad en los negocios de mantenimiento (MRO) de Iberia y en BA Holidays.

Gastos

Durante el periodo, los gastos de personal descendieron un 2,6% antes de partidas excepcionales. Excluyendo el efecto de los tipos de cambio y en base unitaria, los gastos de personal se incrementaron un 0,3%. Los incrementos salariales, las retribuciones variables concedidas y el mayor cargo por pensiones debido a la caída de los rendimientos de los bonos AA se vieron compensados con creces por la mejora de la productividad y la eficiencia. El número medio de empleados del Grupo registró un ligero incremento, mientras que la productividad aumentó un 2,2% con mejoras en British Airways, Iberia y Aer Lingus.

Los gastos de combustible descendieron un 8,4%, con una reducción de los costes unitarios de combustible a tipos de cambio constantes del 12,4%. Los gastos de combustible se beneficiaron del descenso del precio medio del combustible después de coberturas y de la introducción de nuevos aviones y la mejora de los procedimientos operativos.

ANÁLISIS FINANCIERO continuación:

Los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación crecieron un 2,7%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 8,5%. Este incremento incluye 65 millones de euros (aprox. 3 puntos) de indemnizaciones y reclamaciones de equipaje adicionales relacionadas con las interrupciones del servicio sufridas por British Airways a raíz del corte de suministro eléctrico durante el último fin de semana festivo del mes de mayo. Las aerolíneas transportaron un 3,3% más de pasajeros y este incremento de los volúmenes, sumado al efecto de la inflación, aumentó los gastos de handling y catering durante el periodo. Los gastos del Grupo también aumentaron a causa de los mayores volúmenes del negocio de carga y los canjes de productos en BA Holidays y Avios con sus correspondientes ingresos.

Las tasas de aterrizaje y navegación apenas registraron variaciones; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 1,3%. Este incremento se debe al aumento de la actividad; así, las horas de vuelo y los segmentos volados crecieron un 0,9% y un 0,1% respectivamente, efecto compensado parcialmente por las reducciones de precios en Europa y África. El Grupo también ha reconocido determinados recargos aeroportuarios como gastos durante el periodo de nueve meses, en lugar de imputarlos a ingresos, como en años anteriores, tras producirse un cambio en los contratos.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota aumentaron un 9,1%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, se incrementaron un 9,6%. Estos incrementos se deben a partes iguales al crecimiento de la actividad de mantenimiento a terceros en Iberia (aprox. 7 puntos) y al mayor número de horas de vuelo, así como al aumento de precios en los contratos de motores de pago por uso.

Los gastos de propiedad, TI y otros gastos descendieron un 2,4%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 2,3%. Este incremento responde al descenso de los gastos de TI capitalizados, a consecuencia de los avances de los proyectos internos, y al efecto de las reversiones puntuales en la base.

Los gastos comerciales aumentaron un 4,1%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, se incrementaron un 5,9% debido al crecimiento de los volúmenes y los costes de distribución.

Los gastos de propiedad aumentaron un 3,5%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 6,3%. Los gastos de amortización descendieron debido principalmente a la retirada de los Airbus A340-300 de Iberia, efecto compensado en parte por los mayores gastos informáticos relacionados con el nuevo sistema de *check-in* y de embarque para clientes de British Airways. Los costes de arrendamientos operativos de flota aumentaron debido a la reversión de una provisión fiscal que tuvo un efecto beneficioso en la base y a la incorporación de más aviones sujetos a arrendamiento operativo (Boeing 787-9 y Airbus A330) durante el periodo.

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios excluido el combustible crecieron un 2,5%. Ajustados por los negocios que no son de transporte aéreo (como MRO, handling y BA Holidays) y el efecto de los tipos de cambio crecieron un 1,6%, y sobre esta base se registraron mejoras en todas las aerolíneas menos British Airways. La evolución de los gastos de British Airways se vio afectada por interrupciones del servicio, un aumento de los costes de mantenimiento y un mayor cargo por pensiones por el descenso de los tipos de los bonos AA.

Partidas excepcionales

En 2017, el Grupo reconoció un cargo excepcional de 271 millones de euros relacionado con gastos de reestructuración. En el tercer trimestre, se reconocieron gastos de reestructuración de 180 millones de euros en relación con el Plan de Transformación de Iberia. Las iniciativas de transformación de British Airways, que comenzaron en 2016, continuaron y generaron un cargo de 91 millones de euros.

En 2016, los gastos de reestructuración del Grupo en relación con las iniciativas de transformación de British Airways ascendieron a 62 millones de euros.

El Grupo también realizó cambios en el plan de prestaciones médicas post-empleo de EEUU en British Airways durante el periodo anterior 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.

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. Tras la adquisición de Aer Lingus, IAG siguió liquidando las coberturas de flujos de caja de combustible adquiridas en la columna Antes de partidas excepcionales. En 2016, 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.

Partidas no operativas e impuestos

Los costes no operativos netos crecieron 77 millones de euros hasta 211 millones de euros en el periodo de nueve meses, frente a los 134 millones de euros del año pasado. Los movimientos derivados de la reevaluación de los derivados no clasificados como de cobertura tuvieron un efecto negativo cifrado en 99 millones de euros. En el mismo periodo del año anterior se registraron unas ganancias de 30 millones de euros procedentes de la venta y posterior alquiler de 12 Airbus A319. Estos incrementos se compensaron parcialmente con un descenso de los gastos financieros de 40 millones de euros debido a la reducción de la deuda.

ANÁLISIS FINANCIERO continuación:

La carga fiscal del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2017 fue de 381 millones de euros (2016: carga de 324 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 20% (2016: 18%).

Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales

El beneficio después de impuestos del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2017 fue de 1.567 millones de euros (2016: 1.484 millones de euros).

Dividendos

El 26 de octubre de 2017, el Consejo de Administración propuso y aprobó un dividendo a cuenta de 12,5 céntimos de euro por acción. Se abonará a partir del 4 de diciembre de 2017 a los accionistas que figuren en el registro con fecha 1 de diciembre de 2017. Este dividendo a cuenta, que asciende a 257 millones de euros (calculado sobre la posición actual de acciones propias en autocartera) 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 2017.

Tipos de cambio

Los tipos de cambio tuvieron un efecto neto adverso para el Grupo. La libra esterlina se depreció frente al euro y frente al dólar estadounidense. El euro registró un leve descenso frente al dólar estadounidense.

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 los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones fue desfavorable en 115 millones de euros, con un descenso de los ingresos de 974 millones de euros y un descenso de los costes de 859 millones de euros.

Desde una 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 coberturas para las exposiciones de sus transacciones. El impacto neto de las transacciones sobre el beneficio de las operaciones fue positivo en 108 millones de euros en el periodo, ya que incrementó los ingresos en 521 millones de euros y los costes en 413 millones de euros.

El impacto neto de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones para el Grupo fue adverso en 7 millones de euros.

Efectivo y apalancamiento

La posición de efectivo del Grupo era de 7.523 millones de euros al cierre del periodo, lo que supone un incremento de 1.095 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2016, con un efecto cambiario adverso de 321 millones de euros.

Comparado con el 31 de diciembre de 2016, la deuda neta ajustada del Grupo se redujo en 976 millones de euros hasta 7.183 millones de euros, gracias al aumento del efectivo y al descenso de la deuda. El ratio de deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,4 hasta 1,4 veces y el apalancamiento ajustado mejoró 5 puntos.