

## ANUNCIO DE RESULTADOS TRIMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 10 de mayo de 2019, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al trimestre finalizado el 31 de marzo de 2019.

### Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del primer trimestre fue de 135 millones de euros antes de partidas excepcionales (2018 proforma<sup>1</sup>: 340 millones de euros).
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre disminuyeron un 0,8%, y a tipos de cambio constantes disminuyeron un 1,4%.
- Los costes unitarios del trimestre, excluyendo el combustible, antes de partidas excepcionales aumentaron un 0,8%, mientras que a tipos de cambio constantes y en base proforma<sup>1</sup> disminuyeron un 0,6%.
- Los costes unitarios de combustible del trimestre aumentaron un 15,8% y a tipos de cambio constantes aumentaron un 11,1%.
- El impacto neto en beneficios de las operaciones por cambio de divisa del trimestre fue adverso en 61 millones de euros.
- El efectivo se situó en 7.481 millones de euros a 31 de marzo de 2019, lo que supone un aumento de 1.207 millones de euros respecto a 31 de diciembre de 2018, y la deuda neta/EBITDA mejoró un 0,2 hasta 1,0 veces.
- El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales fue de 70 millones de euros, un 62,6% menos, y el beneficio ajustado por acción disminuyó un 57,5% en base proforma<sup>1</sup>.

### Resumen de resultados:

	Trimestre finalizado el 31 de marzo			Datos contables	
	Datos contables	Datos proforma	Incr./ (dism.)	2019	2018 <sup>2</sup>
<b>Principales parámetros en millones de euros</b>	<b>2019</b>	2018 <sup>1</sup>			
Ingresos de pasaje	<b>4.646</b>	4.415	5,2 %	4.646	4.415
Total ingresos	<b>5.318</b>	5.022	5,9 %	5.318	5.022
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	<b>135</b>	340	(60,3)%	135	280
Partidas excepcionales	-	639	(100,0)%	-	639
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	<b>135</b>	979	(86,2)%	135	919
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>75.423</b>	71.093	6,1 %		
Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €)	<b>6,16</b>	6,21	(0,8)%		
Costes excluido combustible / AKO (céntimos de €)	<b>5,06</b>	5,02	0,8 %		
<b>Indicadores de rendimiento alternativos</b>	<b>2019</b>	2018 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)		
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales (millones de €)	<b>70</b>	187	(62,6)%		
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	<b>3,7</b>	8,7	(57,5)%		
Deuda neta (millones de €) <sup>3,4</sup>	<b>5.225</b>	6.430	(18,7)%		
Deuda neta / EBITDA <sup>3,4</sup>	<b>1,0</b>	1,2	(0,2x)		
<b>Resumen de resultados en millones de euros</b>	<b>2019</b>	2018	Incr./ (dism.)		
Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales	<b>70</b>	794	(91,2)%		
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	<b>3,7</b>	38,5	(90,4)%		
Efectivo y depósitos remunerados	<b>7.481</b>	7.442	0,5 %		
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	<b>12.706</b>	6.953	82,7 %		

Para las definiciones véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2018.

<sup>1</sup> La información financiera proforma está basada en los resultados contables del Grupo con un ajuste por la NIIF 16 "Arrendamientos" desde 1 enero de 2018. En la página web de la compañía se encuentra disponible una conciliación entre la información financiera proforma y los resultados contables del Grupo.

<sup>2</sup> Las cifras comparativas de 31 de marzo de 2018 son los resultados publicados por el Grupo.

<sup>3</sup> La deuda neta se calcula como las Deudas financieras remuneradas a largo plazo menos Efectivo y activos líquidos equivalentes y Otros depósitos remunerados. EBITDA es el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales y depreciación, amortización y deterioro.

<sup>4</sup> Las cifras comparativas anuales son datos proforma a 31 de diciembre de 2018. Las cifras comunicadas a 31 de diciembre fueron una deuda neta ajustada de 8.355 millones de euros y una deuda neta ajustada/EBITDAR de 1,6 veces.

### **El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:**

“En un trimestre en el que las aerolíneas europeas han sido significativamente afectadas por el combustible y los tipos de cambio adversos, la capacidad existente en el mercado que impactó los *yields* y las fechas de Semana Santa, continuamos siendo rentables y registramos un beneficio de las operaciones de 135 millones de euros.

“A tipos de cambio constantes, los costes unitarios excluido el combustible disminuyeron un 0,6% y los ingresos unitarios de pasaje disminuyeron un 1,4%”.

### **Perspectivas de negocio**

A los niveles actuales del precio del combustible y los tipos de cambio, IAG espera que su beneficio de las operaciones en 2019 antes de partidas excepcionales sea similar al de 2018 proforma. A tipos de cambio constantes, se espera que el ingreso unitario de pasaje se mantenga constante y que el coste unitario excluido el combustible mejore respecto al año anterior. Asimismo, se espera que el ingreso unitario de pasaje a tipos de cambio constantes mejore en lo que queda de ejercicio.

LEI: 959800TZHQRUSH1ESL13

Este anuncio contiene información privilegiada y es presentado 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:**

Algunas de las declaraciones formuladas en este anuncio tienen carácter prospectivo. Dichas declaraciones se caracterizan por no estar referidas exclusivamente a hechos pasados o presentes. Por su propia naturaleza, conllevan riesgos e incertidumbres ya que se refieren a hechos y dependen de circunstancias que se producirán en el futuro. Los resultados reales podrían diferir en medida significativa de aquellos a los que hacen referencia expresa o tácitamente tales declaraciones prospectivas.

Las declaraciones prospectivas se pueden identificar generalmente por el uso de términos tales como “espera”, “puede”, “podría”, “debería”, “pretende”, “proyecta”, “predice”, “contempla”, “prevé”, tiempos verbales futuros u otras palabras de significado similar. Incluyen, entre otras, todas las proyecciones relacionadas con los resultados de las operaciones y situación financiera de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sus filiales en cada momento (el “Grupo”), así como planes y objetivos de operaciones futuras, previsiones de ingresos futuros, planes de financiación, inversiones y desinversiones previstas en relación con el Grupo y análisis del plan de negocio del Grupo. Todas las declaraciones prospectivas recogidas en este anuncio están basadas en información que obra en conocimiento del Grupo en la fecha del anuncio y tienen como referencia dicha fecha. Salvo en los casos en que viene legal o reglamentariamente obligado a hacerlo, el Grupo no se compromete a actualizar o revisar ninguna declaración prospectiva para reflejar cualesquiera cambios en hechos, condiciones o circunstancias a los que se refiera tal declaración.

No es razonablemente posible recoger pormenorizadamente todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones prospectivas contenidas en este anuncio o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros de una aerolínea que opera a escala mundial. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y Cuentas Anuales de 2018 contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Estos documentos están disponibles en [www.iagshares.com](http://www.iagshares.com). Todas las declaraciones prospectivas formuladas en o después de la fecha de este documento y atribuibles a IAG están expresamente matizadas en su totalidad por los riesgos más relevantes descritos en dicha sección.

IAG Investor Relations:  
Waterside (HAA2),  
PO Box 365,  
Harmondsworth,  
Middlesex,  
UB7 0GB

Tel: +44 (0)208 564 2990  
[Investor.relations@iairgroup.com](mailto:Investor.relations@iairgroup.com)

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo					Datos contables	
	Datos contables	Datos proforma			Incr./ (dism.)	2019	2018 <sup>2</sup>
	Total 2019	Antes de partidas excepcionales 2018 <sup>1</sup>	Partidas excepcionales	Total 2018 <sup>1</sup>			
Ingresos de pasaje	4.646	4.415		4.415	5,2 %	4.646	4.415
Ingresos de carga	275	276		276	(0,4)%	275	276
Otros ingresos	397	331		331	19,9 %	397	331
<b>Total ingresos</b>	<b>5.318</b>	<b>5.022</b>		<b>5.022</b>	<b>5,9 %</b>	<b>5.318</b>	<b>5.022</b>
Gastos de personal	1.204	1.154	(644)	510	4,3 %	1.204	510
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.366	1.112		1.112	22,8 %	1.366	1.112
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	687	643		643	6,8 %	687	645
Tasas de aterrizaje y de navegación	485	472		472	2,8 %	485	472
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	485	388		388	25,0 %	485	391
Propiedad, TI y otros gastos	169	176	5	181	(4,0)%	169	212
Gastos comerciales	281	271		271	3,7 %	281	271
Depreciación, amortización y deterioro	515	485		485	6,2 %	515	307
Gastos de arrendamiento operativo de flota	-	-		-	-	-	202
Diferencias de tipo de cambio	(9)	(19)		(19)	(52,6)%	(9)	(19)
Gastos totales de las operaciones	5.183	4.682	(639)	4.043	10,7 %	5.183	4.103
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>135</b>	<b>340</b>	<b>639</b>	<b>979</b>	<b>(60,3)%</b>	<b>135</b>	<b>919</b>
Gastos financieros	(137)	(132)		(132)	3,8 %	(137)	(48)
Ingresos financieros	10	14		14	(28,6)%	10	14
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	6	3		3	100,0 %	6	3
Crédito neto por conversión de moneda extranjera	70	21		21	233,3 %	70	21
Otros créditos/(cargos) no operativos	2	(24)		(24)	(108,3)%	2	(24)
Total gastos no operativos netos	(49)	(118)		(118)	(58,5)%	(49)	(34)
Beneficio antes de impuestos	86	222	639	861	(61,3)%	86	885
Impuestos	(16)	(35)	(51)	(86)	(54,3)%	(16)	(91)
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>70</b>	<b>187</b>	<b>588</b>	<b>775</b>	<b>(62,6)%</b>	<b>70</b>	<b>794</b>

Indicadores operativos	2019	2018 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	75.423	71.093	6,1%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	60.878	57.220	6,4%
Coefficiente de ocupación (%)	80,7	80,5	0,2 pts
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	1.391	1.356	2,6%
Cifras de pasajeros (miles)	24.382	22.954	6,2%
Toneladas de carga vendidas (miles)	174	170	2,5%
Despegues	169.010	162.091	4,3%
Horas bloque (horas)	501.362	480.145	4,4%
Plantilla media equivalente	63.751	62.238	2,4%
Aviones en servicio	582	551	5,6%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,63	7,72	(1,1)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,16	6,21	(0,8)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	19,77	20,35	(2,9)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,81	1,56	15,8%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,06	5,02	0,8%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,87	6,59	4,3%

<sup>1</sup> La información financiera proforma está basada en los resultados contables del Grupo con un ajuste por la NIIF 16 "Arrendamientos" desde 1 enero de 2018. En la página web de la compañía se encuentra disponible una conciliación entre la información financiera proforma y los resultados contables del Grupo.

<sup>2</sup> Los resultados de 2018 del Grupo son los resultados consolidados incorporando el efecto de las partidas excepcionales. En el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2019 no se registraron partidas excepcionales.

## ANÁLISIS FINANCIERO

### **Visión estratégica**

IAG anunció que no tiene intención de realizar una oferta de adquisición por Norwegian Air Shuttle ASA (Norwegian) y, por consiguiente, vendió su participación del 3,93%.

IAG realizó un pedido de 18 aviones Boeing 777-9, además de 24 opciones, para British Airways. Estas aeronaves serán utilizadas para reemplazar 14 Boeing 747-400 y cuatro Boeing 777-200 de la flota de la aerolínea entre 2022 y 2025. Cada avión contará con 325 asientos distribuidos en cuatro cabinas.

British Airways anunció que trasladará sus operaciones en Nueva York a la Terminal 8 del aeropuerto John F. Kennedy. La aerolínea está invirtiendo en conjunto con American Airlines en la nueva terminal como parte de un significativo programa de reinversión llevado a cabo por la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey. Las innovaciones incluirán posiciones adicionales de estacionamiento para aeronaves, sistemas de equipaje de última generación, nuevas salas VIP, áreas de facturación *premium* y mejores instalaciones para las áreas de compras y restaurantes.

British Airways anunció su nuevo asiento de clase Business "Club Suite", que ofrecerá acceso directo al pasillo, una suite con puerta y camas a 180° en una configuración 1-2-1. La nueva cabina Club World de 56 asientos se presentará en el primer avión A350 de la aerolínea en julio de 2019. La aerolínea también presentará la cabina más reciente de World Traveller Plus.

LEVEL anunció el lanzamiento de su segunda base europea de corto radio con vuelos desde Ámsterdam. Los vuelos comenzaron el 6 de abril de 2019. LEVEL contará con tres Airbus A321 en Schipol, sumándose a los cuatro aviones Airbus A321 que ya tiene en Viena.

### **Bases de presentación**

El Grupo ha adoptado la nueva norma contable NIIF 16 "Arrendamientos" desde el 1 enero de 2019 y ha aplicado el enfoque de transición retrospectiva modificada. La NIIF 16 elimina la clasificación de los arrendamientos como arrendamientos operativos o arrendamientos financieros e introduce un modelo contable único para los arrendatarios. En el balance, las obligaciones futuras de pago por arrendamientos clasificados anteriormente como operativos se reconocen como "derecho de uso" junto con la deuda correspondiente. En la cuenta de resultados, los costes de arrendamientos operativos se reemplazan con gastos por depreciación (dentro de los gastos operativos) e intereses de arrendamientos (dentro de los gastos no operativos). Para ampliar la información, consulte las páginas 170 y 171 del Informe y cuentas anuales de IAG de 2018.

Para ofrecer una base de comparación homogénea con los datos de 2019, el siguiente análisis utiliza datos proforma de 2018. Los resultados proforma de 2018 son los resultados del Grupo con un ajuste por la NIIF 16 desde el 1 de enero de 2018 y se han elaborado usando los mismos supuestos aplicados en el ajuste de transición a la NIIF 16 a 1 de enero de 2019 (como se explica en la nota 33 del Informe y cuentas anuales de IAG de 2018) ajustado por los nuevos arrendamientos de aviones formalizados durante 2018 y usando los tipos de interés incrementales de sus préstamos a 1 de enero de 2019. Los ajustes a los pasivos por arrendamientos de aeronaves en relación con la NIIF 16 están basados en los tipos de cambio del dólar estadounidense en la fecha de transición.

### **Principales riesgos e incertidumbres**

El Grupo ha seguido manteniendo y operando su estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo, detallados en las páginas 30 a 36 del Informe y cuentas anuales de IAG de 2018, siguen siendo relevantes para el resto del año.

### **Entorno operativo y de mercado**

Durante el trimestre, los precios medios de los combustibles descendieron ligeramente comparado con el mismo trimestre del año pasado, aunque los precios efectivos fueron más altos que en 2018, debido principalmente a que las ganancias obtenidas con las coberturas en 2018 no se repitieron en 2019 y a la fortaleza del dólar estadounidense.

El dólar estadounidense se revalorizó frente al euro y la libra esterlina, mientras que el tipo de cambio medio del euro frente a la libra esterlina se mantuvo en niveles similares a los del primer trimestre de 2018.

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 tres meses, el impacto neto de la conversión fue favorable en 2 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 coberturas para una parte de las exposiciones de sus transacciones. El impacto neto de las transacciones sobre el beneficio de las operaciones fue adverso en 63 millones de euros en el periodo, incrementando los ingresos en 46 millones de euros y los costes en 109 millones de euros.

El impacto neto de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones para el Grupo fue adverso en 61 millones de euros.

### **Capacidad**

Durante los tres primeros meses de 2019, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), aumentó un 6,1% y se registraron incrementos en todas las regiones. Esos incrementos se deben principalmente a Iberia, donde la mejora respecto al año anterior fue del 11,1%, a la ampliación de la red de corto y largo radio de LEVEL y a Aer Lingus, donde el crecimiento fue del 14,2%. Vueling y British Airways también incrementaron su capacidad con respecto al año anterior: 4,0% y 1,5%, respectivamente. El coeficiente de ocupación aumentó 0,2 puntos hasta el 80,7%. El Grupo transportó 24 millones de pasajeros durante el trimestre, un 6,2% más que en el mismo periodo del año anterior.

### **Ingresos**

Los ingresos de pasaje aumentaron un 5,2% frente al mismo periodo del año pasado. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) disminuyeron un 1,4% a tipos de cambio constantes debido al descenso de los *yields* (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados), efecto compensado ligeramente por el coeficiente de ocupación más elevado. El descenso en los ingresos unitarios de pasaje se debió en parte a que la Semana Santa fue más tarde que en 2018, lo que afectó especialmente a los viajes de ocio, a lo que hay que sumar la capacidad existente en el mercado y el crecimiento de la etapa media.

Los ingresos de carga descendieron un 0,4% comparado con 2018 y un 2,5% a tipos de cambio constantes debido a las condiciones del mercado en la región de Asia-Pacífico, evolución compensada parcialmente por el efecto de los volúmenes. La carga transportada, medida en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), aumentó un 2,6%, ya que los *yields* a tipos de cambio constantes descendieron un 5,0% con respecto a 2018.

La partida de Otros ingresos aumentó un 19,9%, un 16,3% a tipos de cambio constantes, debido principalmente a los mayores ingresos obtenidos por el negocio de mantenimiento para terceros de Iberia y al incremento de los ingresos de BA Holidays.

### **Gastos**

Los gastos de personal aumentaron un 4,3% con respecto al año pasado. En base unitaria y a tipos de cambio constantes, los gastos unitarios de personal mejoraron un 1,9%. La vinculación de los salarios principalmente al IPC se compensó ampliamente con las iniciativas de eficiencia en todo el Grupo y el cierre del plan de pensiones NAPS de British Airways a futuros devengos de prestaciones el 31 de marzo de 2018. El número medio de empleados creció un 2,4% frente a 2018, debido al aumento de la capacidad, y la productividad, medida como AKO por plantilla media equivalente, mejoró en 3,6% en todo el Grupo.

Los gastos de combustible aumentaron un 22,8% y los costes unitarios de combustible crecieron un 11,1% a tipos de cambio constantes por el efecto del aumento del precio medio del combustible después de coberturas, debido principalmente a que las ganancias obtenidas con las coberturas en 2018 no se repitieron en 2019. La introducción de nuevos aviones continuó generando mejoras de la eficiencia.

Los gastos asociados a proveedores aumentaron un 8,6%, aunque en base unitaria y a tipos de cambio constantes prácticamente no experimentaron variaciones con respecto al año anterior.

Los costes de propiedad aumentaron un 6,2% frente al año anterior y el número de aeronaves en servicio pasó de 551 a 582. Los costes de propiedad en base unitaria y a tipos de cambio constantes prácticamente no experimentaron variaciones con respecto a 2018.

En total, los costes unitarios excluido el combustible a tipos de cambio constantes descendieron un 0,6% respecto al año anterior y, en este sentido, el efecto de las iniciativas de crecimiento y eficiencia en todo el Grupo compensaron ampliamente el aumento de los precios y los costes adicionales asumidos para crecimiento del negocio de mantenimiento para terceros de Iberia y BA Holidays.

### **Beneficio de las operaciones**

El beneficio de las operaciones del Grupo del trimestre fue de 135 millones de euros, cifra que supone un descenso de 205 millones de euros frente a 2018 y de 144 millones de euros a tipos de cambio constantes, debido principalmente a el combustible, la capacidad existente en el mercado que impactó los *yields*, y las fechas de Semana Santa.

### **Partidas excepcionales**

No se registraron partidas excepcionales durante el trimestre. En 2018, el Grupo reconoció una ganancia excepcional de 678 millones de euros motivada por el cierre de los planes de pensiones NAPS y BARP de British Airways y un cargo excepcional de 39 millones de euros debido a 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 de 2019 fueron de 49 millones de euros, frente a los 118 millones de euros de 2018. Esta variación se explica primordialmente por el efecto neto de la conversión de la deuda y los instrumentos de cobertura, que se tradujo en una ganancia de 70 millones de euros en 2019 frente a los 21 millones de euros del mismo periodo del año pasado.

El cargo fiscal del periodo fue de 16 millones de euros antes de partidas excepcionales, con un tipo impositivo efectivo aplicado al Grupo del 19% (2018: 16%). La tasa de 2018 se vio afectada por el reconocimiento de retenciones en relación con el cierre del plan de pensiones NAPS de British Airways.

El beneficio después de impuestos del trimestre fue de 70 millones de euros (2018: 775 millones después de partidas excepcionales), lo que supone un descenso de 705 millones de euros frente al año pasado que se explica principalmente por la reducción de los pasivos de pensiones en 2018 a consecuencia del cierre del plan de pensiones NAPS de British Airways a futuros devengos de prestaciones.

***Efectivo y apalancamiento***

La posición de efectivo del Grupo fue de 7.481 millones de euros, similar a la posición a 31 de marzo de 2018. Al cierre del trimestre, la deuda neta, incluida la deuda asociada con los activos por derechos de uso, ascendía a 5.200 millones de euros y la deuda neta/EBITDA se situaba en 1,0 veces.