

## ANUNCIO DE RESULTADOS TRIMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 29 de abril de 2016, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al trimestre finalizado el 31 de marzo de 2016.

### Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del primer trimestre antes de partidas excepcionales fue de 155 millones de euros (2015: beneficio de las operaciones de 25 millones de euros), excluyendo Aer Lingus 181 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre disminuyeron un 3,5%, y a tipos de cambio constantes disminuyeron un 4,7% (excluyendo Aer Lingus y a tipos de cambio constantes disminuyeron un 5,2%).
- Los costes unitarios excluyendo el combustible del trimestre aumentaron un 1,3% y a tipos de cambio constantes subieron un 0,6% (excluyendo Aer Lingus y a tipos de cambio constantes descendieron un 0,5%).
- Los costes unitarios de combustible del trimestre antes de partidas excepcionales disminuyeron un 23,4%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 30,4%.
- El efectivo se situó en 6.824 millones de euros a 31 de marzo de 2016, lo que supone un aumento de 968 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2015.
- El apalancamiento financiero ajustado se mantuvo constante en 54% y la deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,1 puntos hasta 1,8 veces.

### Resumen de resultados:

| Información financiera en millones de euros                    | Trimestre finalizado el 31 de marzo |                        | Incr. / (dism.) |
|--|-------------------------------------|------------------------|-----------------|
|  | 2016                                | 2015                   |                 |
| Ingresos de pasaje   | 4.465                               | 4.136                  | 8,0 %           |
| Total ingresos   | 5.078                               | 4.707                  | 7,9 %           |
| Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales   | 155                                 | 25                     | 520,0 %         |
| Partidas excepcionales   | 13                                  | -                      |                 |
| Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales | 168                                 | 25                     | 572,0 %         |
| Beneficio/(pérdida) después de impuestos                       | 104                                 | (26)                   | 500,0 %         |
| Beneficio/(pérdida) básica por acción (céntimos de €)          | 4,9                                 | (1,5)                  | 6,4pts          |
| Indicadores operativos   | 2016                                | 2015                   | Incr. / (dism.) |
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)                   | 66.151                              | 59.105                 | 11,9 %          |
| Coefficiente de ocupación (%)                                  | 78,9                                | 77,7                   | 1,2pts          |
| Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)                           | 6,75                                | 7,00                   | (3,5)%          |
| Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)    | 5,64                                | 5,57                   | 1,3 %           |
| Millones de euros  | A 31 marzo de 2016                  | A 31 diciembre de 2015 | Incr. / (dism.) |
| Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo                 | 6.824                               | 5.856                  | 16,5 %          |
| Deuda neta ajustada <sup>(1)</sup>                             | 8.264                               | 8.510                  | (2,9)%          |
| Deuda neta ajustada / EBITDAR                                  | 1,8                                 | 1,9                    | (0,1)pts        |
| Apalancamiento financiero ajustado <sup>(2)</sup>              | 54%                                 | 54%                    | 0pts            |

<sup>(1)</sup> La deuda neta ajustada es definida como deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados de los cuatro trimestres anteriores.

<sup>(2)</sup> El apalancamiento financiero ajustado es definido por la deuda neta ajustada, dividida entre la deuda neta ajustada y el patrimonio neto ajustado.

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

“Estamos anunciando un beneficio de las operaciones de 155 millones de euros antes de partidas excepcionales, lo que supone un aumento de 130 millones de euros frente al año pasado. Es un buen resultado y muestra un sólido incremento en un trimestre que tradicionalmente es el más débil. Los ingresos totales se incrementaron un 7,9% y el coste total por AKO se redujo un 6,1%.

Los ingresos de enero y febrero estuvieron en consonancia con la evolución observada en el cuarto trimestre de 2015. Los ingresos de marzo se vieron afectados por las fechas de Semana Santa y por los ataques terroristas de Bruselas, cuyos efectos seguirán notándose en el segundo trimestre.

Nuestra productividad ha mejorado un 5,9% y la evolución de los costes unitarios excluyendo el combustible continuó mejorando en todas nuestras compañías.”

## **Perspectivas de negocio:**

La evolución de los ingresos en el segundo trimestre se ha visto afectada por el impacto de los ataques terroristas de Bruselas, así como por cierta debilidad de la demanda *premium* subyacente. En función de lo anterior, IAG ha moderado sus planes de crecimiento de capacidad a corto plazo. El Grupo también espera reducir sus costes unitarios subyacentes, excluyendo el combustible, para el conjunto del ejercicio, alrededor de un 1%. En consecuencia, en 2016, IAG mantiene su expectativa de generar un incremento absoluto en el beneficio de las operaciones similar al registrado en 2015.

## **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 2015; estos documentos pueden obtenerse en [www.iagshares.com](http://www.iagshares.com).

Relaciones con Inversores IAG  
2 World Business Centre Heathrow  
Newall Road, London Heathrow Airport  
HOUNSLOW TW6 2SF

Tfno.: +44 (0)208 564 2900  
[Investor.relations@iairgroup.com](mailto:Investor.relations@iairgroup.com)

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**
**Trimestre finalizado el 31 de marzo**

| Millones de euros   | Trimestre finalizado el 31 de marzo           |                           | 2015 <sup>(1)</sup> | Incr./<br>(dism.) |                |
|---|---|---------------------------|---------------------|-------------------|----------------|
|   | Antes de<br>partidas<br>excepcionales<br>2016 | Partidas<br>excepcionales |                     |                   | Total<br>2016  |
| Ingresos de pasaje  | 4.465   |                           | 4.465               | 4.136             | 8,0 %          |
| Ingresos de carga   | 262   |                           | 262                 | 266               | (1,5)%         |
| Otros ingresos  | 351   |                           | 351                 | 305               | 15,1 %         |
| <b>Total ingresos</b>                                       | <b>5.078</b>                                  |                           | <b>5.078</b>        | <b>4.707</b>      | <b>7,9 %</b>   |
| Gastos de personal  | 1.226   |                           | 1.226               | 1.124             | 9,1 %          |
| Gastos de combustible y derechos de emisión                 | 1.191   | (13)                      | 1.178               | 1.389             | (14,3)%        |
| Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación  | 607   |                           | 607                 | 551               | 10,2 %         |
| Tasas de aterrizaje y de navegación                         | 474   |                           | 474                 | 362               | 30,9 %         |
| Gastos de mantenimiento y otros costes de flota             | 404   |                           | 404                 | 334               | 21,0 %         |
| Propiedad, TI y otros gastos                                | 224   |                           | 224                 | 199               | 12,6 %         |
| Gastos comerciales  | 252   |                           | 252                 | 227               | 11,0 %         |
| Depreciación, amortización y deterioro                      | 338   |                           | 338                 | 306               | 10,5 %         |
| Gastos de arrendamiento operativo de flota                  | 188   |                           | 188                 | 144               | 30,6 %         |
| Diferencias de tipo de cambio                               | 19  |                           | 19                  | 46                | (58,7)%        |
| Gastos totales de las operaciones                           | 4.923   | (13)                      | 4.910               | 4.682             | 5,1 %          |
| <b>Beneficio de las operaciones</b>                         | <b>155</b>                                    | <b>13</b>                 | <b>168</b>          | <b>25</b>         | <b>520,0 %</b> |
| Gastos no operativos netos                                  | (44)  |                           | (44)                | (62)              | (29,0)%        |
| Beneficio/(pérdida) antes de impuestos                      | 111   | 13                        | 124                 | (37)              | 400,0 %        |
| Impuestos   | (18)  | (2)                       | (20)                | 11                | (263,6)%       |
| <b>Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo</b> | <b>93</b>                                     | <b>11</b>                 | <b>104</b>          | <b>(26)</b>       | <b>457,7 %</b> |

| Indicadores operativos                                      | 2016 <sup>(2)</sup> | 2015    | Incr./<br>(dism.) |
|---|---------------------|---------|-------------------|
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)                | 66.151              | 59.105  | 11,9 %            |
| Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)           | 52.222              | 45.898  | 13,8 %            |
| Coeficiente de ocupación (%)                                | 78,9                | 77,7    | 1,2pts            |
| Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)          | 1.320               | 1.314   | 0,5 %             |
| Cifras de pasajeros (miles)                                 | 20.369              | 16.678  | 22,1 %            |
| Toneladas de carga transportadas (miles)                    | 205                 | 218     | (6,0)%            |
| Despegues   | 152.063             | 135.168 | 12,5 %            |
| Horas bloque (horas)  | 450.128             | 391.504 | 15,0 %            |
| Plantilla media equivalente                                 | 61.342              | 58.057  | 5,7 %             |
| Aviones en servicio   | 533                 | 466     | 14,4 %            |
| Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)                     | 8,55                | 9,01    | (5,1)%            |
| Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)                     | 6,75                | 7,00    | (3,5)%            |
| Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)                      | 19,85               | 20,24   | (1,9)%            |
| Coste de combustible / AKO (céntimos de €)                  | 1,80                | 2,35    | (23,4)%           |
| Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €) | 5,64                | 5,57    | 1,3 %             |
| Coste total / AKO (céntimos de €)                           | 7,44                | 7,92    | (6,1)%            |

<sup>(1)</sup>La Cuenta de resultados consolidada del periodo anterior incluye reclasificaciones para ajustarse a la presentación del ejercicio actual. Véase el Análisis financiero para más detalles.

<sup>(2)</sup>Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

## **Análisis financiero:**

### *Entorno operativo y de mercado*

El trimestre se ha visto marcado por la caída del precio del petróleo, parcialmente contrarrestado por unos tipos de cambio adversos como consecuencia de la apreciación del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina. El impacto de la conversión para el Grupo ha sido mínimo, ya que la libra esterlina se apreció tan solo ligeramente frente al euro. El impacto transaccional de los tipos de cambio fue adverso en 62 millones de euros.

### *Bases de presentación*

Los resultados del Grupo correspondientes al trimestre finalizado el 31 de marzo de 2016 incluyen las operaciones de Aer Lingus. Aer Lingus fue adquirida el 18 de agosto de 2015; por tanto, el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2015 del Grupo no incluye los resultados de Aer Lingus.

En 2016, el Grupo revisó y modificó la declaración de partidas específicas en la cuenta de resultados para reflejar mejor la naturaleza de las operaciones subyacentes y mejorar la comparabilidad entre periodos sobre los que se informa. A consecuencia de esto, para el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2015, 40 millones de euros de ingresos anteriormente declarados como Otros ingresos se han reclasificado en Ingresos de pasaje (20 millones de euros) e Ingresos de carga (20 millones de euros). Los gastos de 40 millones de euros relacionados con ciertos servicios subcontratados, que anteriormente estaban asignados a Propiedad, TI y otros gastos, se han reclasificado en Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación. Estas reclasificaciones no han afectado a los ingresos, los gastos o el beneficio de las operaciones totales declarados correspondientes al trimestre finalizado el 31 de marzo de 2015.

### *Capacidad*

IAG incrementó la capacidad total (AKO) un 11,9% en los tres primeros meses del año, el volumen de tráfico aumentó y el coeficiente de ocupación mejoró 1,2 puntos hasta el 78,9%. Excluyendo Aer Lingus, la capacidad se incrementó un 4,8%, en parte debido al día adicional de febrero. Vueling e Iberia mantuvieron sus patrones de crecimiento, mientras que el incremento de la capacidad de British Airways refleja ciertos cambios realizados en su red y en su flota. Las cuatro aerolíneas registraron una mejora del coeficiente de ocupación.

### *Ingresos*

Los ingresos de pasaje aumentaron un 8,0% comparado con el primer trimestre del año anterior, un 0,7% excluyendo Aer Lingus. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) descendieron un 4,7% a tipos de cambio constantes debido al descenso del *yield* (ingresos de pasaje/pasajeros-kilómetro transportados), parcialmente compensado con un aumento de los volúmenes. A tipos de cambio constantes, los *yields* de pasaje se redujeron debido a la presión sobre las tarifas en rutas relacionadas con el petróleo derivada de una caída del precio de los combustibles, y sobre las cuentas corporativas como consecuencia de la diferencia de fecha de las vacaciones de Semana Santa y la desaceleración de la demanda del mercado. Los ingresos de pasaje también se vieron afectados por los ataques terroristas en Bruselas. Los pasajeros transportados por las aerolíneas del Grupo aumentaron hasta 20.369 millones, un incremento del 22,1%, un 10,2% excluyendo Aer Lingus.

Los ingresos de carga del periodo descendieron un 1,5%, un 5,9% excluyendo Aer Lingus. El mix *premium* de Cargo siguió arrojando sólidos resultados, pero las condiciones generales del mercado empeoraron con respecto al año pasado, que se benefició de la huelga portuaria en EE.UU.

La partida de otros ingresos aumentó un 15,1% gracias al incremento de la actividad de BA Holidays y del negocio de mantenimiento a terceros de Iberia. Los ingresos de Avios se incrementaron al aumentar el canje de puntos de los clientes.

### *Gastos*

Los gastos de personal aumentaron un 9,1%, 2,4% excluyendo Aer Lingus. A tipos de cambio constantes, los gastos unitarios de personal mejoraron un 3,0%, ya que el crecimiento eficiente registrado contrarrestó con creces los complementos salariales. El número medio de empleados del Grupo aumentó un 5,7%, principalmente como consecuencia de la incorporación de Aer Lingus, y la productividad se incrementó un 5,9%.

Los costes del combustible se redujeron un 14,3%, registrándose una caída de los costes unitarios de combustible de un 23,4% por el descenso del precio medio del combustible neto de coberturas. La introducción de nuevos aviones y la mejora de los procedimientos operativos siguieron generando eficiencias.

Los gastos asociados a proveedores aumentaron un 15,2%, un 5,6% excluyendo Aer Lingus. A tipos de cambio constantes, los costes unitarios asociados a proveedores se incrementaron un 2,6%, de los cuales 2 puntos porcentuales se atribuyen a la menor distancia media de Aer Lingus. En el mismo trimestre del año anterior, los costes de mantenimiento y las tasas de aterrizaje se redujeron a causa de beneficios no recurrentes. La evolución de los costes unitarios subyacentes asociados a proveedores mejoró con respecto al año anterior en los gastos comerciales gracias al crecimiento eficiente y por el descenso de los costes de handling, ya que el Grupo realizó una mayor parte de la actividad internamente.

Los costes de propiedad aumentaron un 16,9%, un 8,7% excluyendo Aer Lingus, por el aumento de la flota, la fortaleza del dólar estadounidense y la depreciación acelerada de los Airbus A340-300 de Iberia.

### *Partidas excepcionales*

Bajo la norma de Combinación de negocios, las ganancias o pérdidas por coberturas de flujos de caja no deben trasladarse a la cuenta de resultados del Grupo sino reconocerse en el patrimonio neto. Tras la adquisición de Aer Lingus, IAG continuó liquidando las coberturas de flujos de caja de combustible adquiridos en la columna de antes de partidas excepcionales. Se reconoció un crédito en la columna de partidas excepcionales revirtiendo el impacto de liquidar dichas coberturas de flujos de caja para llegar al cargo total de Gastos de combustible y derechos de emisión.

*Gastos no operativos, impuestos y beneficio después de impuestos*

Los gastos no operativos netos del trimestre ascendieron a 44 millones de euros frente a 62 millones de euros en 2015. Los cargos netos por conversión de moneda aumentaron, pero dicho incremento se vio parcialmente contrarrestado por las pérdidas de derivados no clasificados como de cobertura y la subida de los costes de financiación netos. Los costes de financiación netos aumentaron en 13 millones de euros.

El beneficio antes de impuestos y partidas excepcionales del trimestre ascendió a 124 millones de euros (2015: pérdida de 37 millones de euros), lo que supone una mejora de 161 millones de euros.

El cargo fiscal del trimestre se situó en 20 millones de euros con un tipo impositivo efectivo para el Grupo del 16%, a lo que contribuyó la combinación de beneficios y pérdidas registrados en las distintas jurisdicciones (2015: 30%).

*Efectivo y apalancamiento*

La posición de efectivo del Grupo era de 6.824 millones de euros, lo que supone un incremento de 968 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2015. Comparado con el 31 de diciembre de 2015, la deuda neta ajustada del Grupo disminuyó en 246 millones de euros hasta 8.264 millones de euros, el ratio deuda neta ajustada/EBITDAR se redujo 0,1 puntos hasta 1,8 veces y el apalancamiento financiero ajustado se mantuvo en el 54%.