

## ANUNCIO DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL PERIODO DE NUEVE MESES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 31 de octubre de 2019, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2019.

### Principales parámetros en resultados del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del tercer trimestre fue de 1.425 millones de euros antes de partidas excepcionales (2018 proforma<sup>1</sup>: 1.530 millones de euros, 2018 datos contables: 1.460 millones de euros).
- El trimestre se vio fuertemente afectado por la huelga convocada por el sindicato de pilotos BALPA, lo que, sumado a otras incidencias, se tradujo en un impacto adverso en el beneficio de las operaciones de 155 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre disminuyeron un 0,5% y a tipos de cambio constantes disminuyeron un 1,1%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales aumentaron un 0,5% en el trimestre y a tipos de cambio constantes aumentaron un 1,1% en base proforma<sup>1</sup>.
- Los costes unitarios de combustible del trimestre aumentaron un 6,1% y a tipos de cambio constantes aumentaron un 4,2%.
- El impacto neto en beneficios de las operaciones por cambio de divisa del trimestre fue favorable en 41 millones de euros.
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del periodo de nueve meses fue de 2.520 millones de euros (2018 proforma<sup>1</sup>: 2.770 millones de euros, 2018 datos contables: 2.575 millones de euros), una disminución del 9,0%.
- El efectivo se situó en 7.838 millones de euros a 30 de septiembre de 2019, lo que supone un aumento de 1.564 millones de euros respecto a 31 de diciembre de 2018 y la deuda neta/EBITDA de 1,2 veces, en línea con 2018.
- El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales fue de 1.814 millones de euros, una disminución del 6,0% (una disminución del 27,8% en base de datos contables), y el beneficio ajustado por acción disminuyó un 1,4% en base proforma<sup>1</sup>.
- Dividendo a cuenta de 14,5 céntimos de euros por acción.

### Resumen de resultados:

	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre				
	Datos contables	Datos proforma	Incr./ (dism.)	Datos contables	
<b>Principales parámetros en millones de euros</b>	<b>2019</b>	2018 <sup>1</sup>		<b>2019</b>	2018 <sup>2</sup>
Ingresos de pasaje	<b>17.185</b>	16.326	5,3 %	<b>17.185</b>	16.326
Total ingresos	<b>19.399</b>	18.346	5,7 %	<b>19.399</b>	18.346
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	<b>2.520</b>	2.770	(9,0)%	<b>2.520</b>	2.575
Partidas excepcionales	-	584	(100,0)%	-	584
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	<b>2.520</b>	3.354	(24,9)%	<b>2.520</b>	3.159
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>255.749</b>	244.344	4,7 %		
Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €)	<b>6,72</b>	6,68	0,6 %		
Costes excluido combustible / AKO (céntimos de €)	<b>4,81</b>	4,76	1,0 %		

<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>1.814</b>	1.930	(6,0)%
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	<b>88,7</b>	90,0	(1,4)%
Deuda neta (millones de €) <sup>3</sup>	<b>6.179</b>	6.430	(3,9)%
Deuda neta / EBITDA <sup>3</sup>	<b>1,2</b>	1,2	0,0x

<b>Resumen de resultados contables en millones de euros</b>	<b>2019</b>	2018	Incr./ (dism.)
Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales	<b>1.814</b>	2.514	(27,8)%
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	<b>91,4</b>	121,9	(25,0)%
Efectivo y depósitos remunerados	<b>7.838</b>	6.923	13,2 %
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	<b>14.017</b>	7.342	90,9 %

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 para reflejar el impacto estimado de la NIIF 16 "Arrendamientos" desde el 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 30 de septiembre de 2018 son los resultados contables publicados por el Grupo.

<sup>3</sup> Las cifras comparativas anuales son datos proforma a 31 de diciembre de 2018. Las cifras comunicadas a 31 de diciembre de 2018 fueron una deuda neta ajustada de 8.355 millones de euros y una deuda neta ajustada/EBITDAR de 1,6 veces.

**Willie Walsh, consejero delegado de IAG, declaró:**

“En el tercer trimestre, registramos un beneficio de las operaciones de 1.425 millones de euros antes de partidas excepcionales, por debajo de los 1.530 millones de euros del mismo periodo del año anterior.

“Estamos ante unos buenos resultados subyacentes. Como indicamos en septiembre, nuestros resultados se han visto afectados por la huelga convocada por el sindicato de pilotos BALPA y otras incidencias, como la amenaza de huelga por parte de los empleados del aeropuerto de Heathrow.

“Además, nuestra factura de combustible aumentó 136 millones de euros durante el trimestre, con un aumento de los costes unitarios de combustible del 4,2% a tipos de cambio constantes.

“A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje disminuyeron un 1,1% mientras que los costes unitarios excluyendo el combustible aumentaron un 1,1%.”

**Perspectivas de negocio:**

A los niveles actuales de precio de combustible y tipos de cambio, IAG espera que su beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales en 2019 sea 215 millones de euros inferior al de 2018 proforma (3.485 millones de euros). A tipos de cambios constantes, se espera que el ingreso unitario de pasaje sea ligeramente inferior al registrado el año anterior y que el coste unitario excluido el combustible mejore respecto al ejercicio pasado.

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.

*Steve Gunning, 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.iairgroup.com](http://www.iairgroup.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 Relaciones con Inversores:

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	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre					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	17.185	16.326		16.326	5,3 %	17.185	16.326
Ingresos de carga	825	847		847	(2,6)%	825	847
Otros ingresos	1.389	1.173		1.173	18,4 %	1.389	1.173
<b>Total ingresos</b>	<b>19.399</b>	<b>18.346</b>		<b>18.346</b>	<b>5,7 %</b>	<b>19.399</b>	<b>18.346</b>
Gastos de personal	3.713	3.589	(594)	2.995	3,5 %	3.713	2.995
Gasto de combustible y derechos de emisión	4.569	3.934		3.934	16,1 %	4.569	3.934
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.343	2.148		2.148	9,1 %	2.343	2.154
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.699	1.669		1.669	1,8 %	1.699	1.669
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.587	1.306		1.306	21,5 %	1.587	1.285
Propiedad, TI y otros gastos	582	580	10	590	0,3 %	582	688
Gastos comerciales	813	806		806	0,9 %	813	806
Depreciación, amortización y deterioro	1.554	1.479		1.479	5,1 %	1.554	928
Gastos de arrendamiento operativo de flota	-	-		-	-	-	663
Diferencias de tipo de cambio	19	65		65	(70,8)%	19	65
Gastos totales de las operaciones	16.879	15.576	(584)	14.992	8,4 %	16.879	15.187
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>2.520</b>	<b>2.770</b>	<b>584</b>	<b>3.354</b>	<b>(9,0)%</b>	<b>2.520</b>	<b>3.159</b>
Gastos financieros	(446)	(414)		(414)	7,7 %	(446)	(166)
Ingresos financieros	33	30		30	10,0 %	33	30
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	19	20		20	(5,0)%	19	20
Crédito/(cargo) neto por conversión de moneda extranjera	93	(6)		(6)	nm	93	(6)
Otros créditos no operativos	50	1		1	nm	50	1
Total gastos no operativos netos	(251)	(369)		(369)	(32,0)%	(251)	(121)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>2.269</b>	<b>2.401</b>	<b>584</b>	<b>2.985</b>	<b>(5,5)%</b>	<b>2.269</b>	<b>3.038</b>
Impuestos	(455)	(471)	(40)	(511)	(3,4)%	(455)	(524)
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>1.814</b>	<b>1.930</b>	<b>544</b>	<b>2.474</b>	<b>(6,0)%</b>	<b>1.814</b>	<b>2.514</b>

Indicadores operativos	2019	2018 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	255.749	244.344	4,7 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	216.607	205.044	5,6 %
Coeficiente de ocupación (%)	84,7	83,9	0,8pts
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	4.150	4.190	(1,0)%
Cifras de pasajeros (miles)	90.448	86.241	4,9 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	508	515	(1,3)%
Despegues	591.954	572.314	3,4 %
Horas bloque (horas)	1.730.731	1.666.386	3,9 %
Plantilla media equivalente	65.808	64.324	2,3 %
Aviones en servicio	601	575	4,5 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,93	7,96	(0,4)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,72	6,68	0,6 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	19,88	20,21	(1,7)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,79	1,61	11,0 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,81	4,76	1,0 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,60	6,37	3,5 %

<sup>1</sup> La información financiera proforma está basada en los resultados contables del Grupo con un ajuste para reflejar el impacto estimado de la NIIF 16 "Arrendamientos" desde el 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 contables de 2018 del Grupo son los resultados consolidados incorporando el efecto de las partidas excepcionales. En el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2019 no se registraron partidas excepcionales.

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Trimestre finalizado el 30 de septiembre					Datos contables	
	Datos contables	Datos proforma				2019	2018 <sup>2</sup>
	Total 2019	Antes de partidas excepcionales 2018 <sup>1</sup>	Partidas excepcionales	Total 2018 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)		
Ingresos de pasaje	6.536	6.388		6.388	2,3 %	6.536	6.388
Ingresos de carga	269	290		290	(7,2)%	269	290
Otros ingresos	505	462		462	9,3 %	505	462
<b>Total ingresos</b>	<b>7.310</b>	<b>7.140</b>		<b>7.140</b>	<b>2,4 %</b>	<b>7.310</b>	<b>7.140</b>
Gastos de personal	1.221	1.216	34	1.250	0,4 %	1.221	1.250
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.633	1.497		1.497	9,1 %	1.633	1.497
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	867	787		787	10,2 %	867	790
Tasas de aterrizaje y de navegación	618	618		618	-	618	618
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	556	480		480	15,8 %	556	463
Propiedad, TI y otros gastos	202	199	2	201	1,5 %	202	234
Gastos comerciales	262	272		272	(3,7)%	262	272
Depreciación, amortización y deterioro	519	500		500	3,8 %	519	310
Gastos de arrendamiento operativo de flota	-	-		-	-	-	241
Diferencias de tipo de cambio	7	41		41	(82,9)%	7	41
Gastos totales de las operaciones	5.885	5.610	36	5.646	4,9 %	5.885	5.716
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>1.425</b>	<b>1.530</b>	<b>(36)</b>	<b>1.494</b>	<b>(6,9)%</b>	<b>1.425</b>	<b>1.424</b>
Gastos financieros	(165)	(135)		(135)	22,2 %	(165)	(55)
Ingresos financieros	11	9		9	22,2 %	11	9
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	6	9		9	(33,3)%	6	9
Cargo neto por conversión de moneda extranjera	(45)	(2)		(2)	nm	(45)	(2)
Otros créditos/(cargos) no operativos	30	(2)		(2)	nm	30	(2)
Total gastos no operativos netos	(163)	(121)		(121)	34,7 %	(163)	(41)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>1.262</b>	<b>1.409</b>	<b>(36)</b>	<b>1.373</b>	<b>(10,4)%</b>	<b>1.262</b>	<b>1.383</b>
Impuestos	(254)	(282)	7	(275)	(9,9)%	(254)	(277)
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>1.008</b>	<b>1.127</b>	<b>(29)</b>	<b>1.098</b>	<b>(10,6)%</b>	<b>1.008</b>	<b>1.106</b>

Indicadores operativos	2019	2018 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	92.318	89.773	2,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	80.929	77.674	4,2 %
Coefficiente de ocupación (%)	87,7	86,5	1,2pts
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	1.349	1.419	(4,9)%
Cifras de pasajeros (miles)	34.563	33.510	3,1 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	162	172	(5,7)%
Despegues	215.920	213.087	1,3 %
Horas bloque (horas)	628.707	614.837	2,3 %
Plantilla media equivalente	67.407	65.975	2,2 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,08	8,22	(1,8)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,08	7,12	(0,5)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	19,94	20,44	(2,4)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,77	1,67	6,1 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,61	4,58	0,5 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,37	6,25	2,0 %

<sup>1</sup> La información financiera proforma está basada en los resultados contables del Grupo con un ajuste para reflejar el impacto estimado de la NIIF 16 "Arrendamientos" desde el 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 contables de 2018 del Grupo son los resultados consolidados incorporando el efecto de las partidas excepcionales. En el trimestre finalizado el 30 de septiembre de 2019 no se registraron partidas excepcionales.

## ANÁLISIS FINANCIERO

### **Visión estratégica**

El 26 de julio, Aer Lingus recibió su primer Airbus A321neo LR, que operó el vuelo inaugural de la compañía desde Dublín a Hartford, Connecticut, el 2 de agosto. El Airbus A321neo LR es la aeronave de fuselaje estrecho de largo radio más eficiente y está equipada con 184 asientos en clases Business y Turista.

El 27 de julio, British Airways recibió su primer Airbus A350-1000 equipado con su nuevo asiento de clase Business. La renovada Club Suite ofrece acceso directo al pasillo, una suite con un panel separador que otorga más privacidad y asientos completamente reclinables en una configuración 1-2-1. En total, British Airways recibirá 18 aeronaves Airbus A350, cuatro de las cuales se integrarán a la flota de la aerolínea antes de fin de 2019.

El 10 de octubre, IAG anunció su compromiso de alcanzar emisiones netas cero de carbono en el año 2050, convirtiéndose en el primer grupo de aerolíneas del mundo que respalda este ambicioso objetivo. A su vez, British Airways compensará las emisiones de carbono de todos sus vuelos domésticos dentro del Reino Unido a partir del año 2020. La compañía invertirá en proyectos verificados de reducción de carbono equivalentes a las emisiones de carbono generadas en sus vuelos domésticos. Estos incluyen proyectos de energía solar y programas de reforestación y plantación de árboles en Sudamérica, África y Asia. IAG también invertirá 400 millones de dólares estadounidenses en combustibles sostenibles de aviación durante los próximos 20 años. British Airways se ha asociado con la compañía especializada, Velocys, para construir la primera planta europea de reciclaje de residuos domésticos para su conversión en combustible sostenible de aviación que genera un 70% menos de emisiones de CO<sub>2</sub> que el combustible fósil.

### **Bases de presentación**

El Grupo ha adoptado la nueva norma contable NIIF 16 "Arrendamientos" desde el 1 de enero de 2019 y ha aplicado el método denominado 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 deuda junto con el correspondiente activo por derecho de uso. En la cuenta de resultados, los costes de arrendamientos operativos se reemplazan con gastos por depreciación (dentro de los gastos operativos) y gastos por 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 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 contables del Grupo con un ajuste para reflejar el efecto estimado de 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 2018 de IAG) 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 sigue 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 2018, siguen siendo relevantes.

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

En el periodo de nueve meses, los precios medios de los combustibles descendieron ligeramente comparado con el mismo periodo 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 durante el periodo de nueve meses se mantuvo en niveles similares a los del año anterior.

Los resultados de IAG se vieron afectados por los tipos de cambio que empleados 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 fue adverso en 4 millones de euros.

Desde la perspectiva transaccional, los resultados financieros del Grupo se vieron 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 estadounidenses 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 8 millones de euros en el periodo, incrementando los ingresos en 255 millones de euros y los costes en 263 millones de euros.

El impacto neto de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones para el Grupo fue adverso en 12 millones de euros.

## ANÁLISIS FINANCIERO

### **Capacidad**

En el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2019, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), aumentó un 4,7% y se registraron incrementos en todas las regiones. Iberia aumentó su capacidad, principalmente a través de frecuencias adicionales en sus rutas latinoamericanas y norteamericanas, sobre todo en México, Chile y Nueva York, y en Asia-Pacífico, con frecuencias adicionales a Tokio. Vueling incrementó su capacidad, principalmente a través de frecuencias adicionales en su mercado doméstico, registrándose un buen comportamiento en Baleares y Canarias a lo largo de 2019. El crecimiento de Aer Lingus se impulsó principalmente en el Atlántico Norte, donde se lanzó una nueva ruta a Minneapolis en julio de 2019 y se desplegó el A321neo LR en la ruta a Connecticut. British Airways aumentó su capacidad mediante frecuencias adicionales, sobre todo en Latinoamérica y el Caribe, además de nuevos destinos, como los vuelos a Charleston, Pittsburgh, Islamabad y Osaka desde Londres Heathrow. El crecimiento de la capacidad de largo radio de LEVEL se debió al lanzamiento de LEVEL Francia en julio de 2018, y a una nueva ruta desde Barcelona a JFK en julio de 2019. Además, LEVEL puso en marcha bases para vuelos de corto radio en Viena en julio de 2018 y en Ámsterdam en abril de 2019.

### **Ingresos**

Los ingresos de pasaje aumentaron un 5,3% comparado con el año pasado. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) disminuyeron un 0,5% a tipos de cambio constantes, debido al descenso de los yields (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) y el coeficiente de ocupación se incrementó 0,8 puntos hasta el 84,7%. Los ingresos unitarios de pasaje crecieron en las regiones doméstica, AMESA (África, Oriente medio y Sur de Asia) y Norteamérica, y descendieron en Europa, Asia-Pacífico y LACAR (Latinoamérica y el Caribe). En el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2019, el Grupo transportó más de 90 millones de pasajeros, un 4,9% más que el año anterior.

Los ingresos de carga descendieron un 2,6%, lo que supone un descenso del 5,0% a tipos de cambio constantes, debido a la debilidad del mercado del transporte aéreo de carga y comercio mundial.

La partida de Otros ingresos aumentó un 18,4%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentó un 15,6%. La partida de Otros ingresos aumentó gracias al crecimiento de los ingresos de BA Holidays y al negocio de mantenimiento para terceros de Iberia.

### **Gastos**

Los gastos de personal aumentaron un 3,5% con respecto al año pasado. En base unitaria y a tipos de cambio constantes, los gastos unitarios de personal mejoraron un 1,4%. La vinculación de los salarios principalmente al IPC se compensó ampliamente con las iniciativas de eficiencia en todo el Grupo, el cierre del plan de pensiones NAPS de British Airways a futuros devengos de prestaciones el 31 de marzo de 2018 y el impacto de la huelga convocada por el sindicato de pilotos BALPA en el bonus de los empleados. El número medio de empleados creció un 2,3% frente a 2018, debido al aumento de la capacidad, y la productividad, medida como AKO por plantilla media equivalente, aumentó un 2,3% en todo el Grupo.

Los gastos de combustible aumentaron un 16,1% y los costes unitarios de combustible crecieron un 6,9% 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 nuevas aeronaves continuó generando mejoras en la eficiencia.

Los gastos asociados a proveedores crecieron un 7,1%; en base unitaria y a tipos de cambio constantes, crecieron un 1,3% con respecto al año anterior e incluyeron los costes adicionales asumidos para elevar la partida de otros ingresos en British Airways e Iberia.

Los costes de propiedad aumentaron un 5,1% frente al año anterior y el número de aeronaves en servicio pasó de 575 a 601. Los costes de propiedad en base unitaria y a tipos de cambio aumentaron un 0,5% con respecto a 2018.

En total, los costes unitarios excluido el combustible a tipos de cambio constantes aumentaron un 0,4% frente al año anterior, afectados por las incidencias y la huelga en el tercer trimestre, junto con los costes adicionales asumidos para incrementar los ingresos del negocio de mantenimiento para terceros de Iberia y de BA Holidays.

### **Beneficio de las operaciones**

El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del Grupo en el periodo de nueve meses fue de 2.520 millones de euros, lo que supone un descenso de 250 millones de euros frente al año pasado. Los resultados del tercer trimestre se vieron afectados por las cancelaciones relacionadas con la huelga convocada por el sindicato de pilotos BALPA y otras incidencias, con un impacto adverso de 155 millones de euros.

### **Partidas excepcionales**

No se registraron partidas excepcionales durante el periodo de nueve meses. 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 94 millones de euros debido a la continuación de las iniciativas de transformación de British Airways.

## ANÁLISIS FINANCIERO

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

Los gastos no operativos netos del Grupo durante el periodo fueron de 251 millones de euros en 2019, frente a los 369 millones de euros (2018 datos contables: 121 millones de euros) de 2018. Esta variación se explica principalmente por el efecto neto de la conversión de la deuda y los instrumentos de cobertura, que se tradujo en una ganancia de 93 millones de euros en 2019 frente al cargo de 6 millones de euros en el año pasado.

La carga fiscal del periodo fue de 455 millones de euros antes de partidas excepcionales, con un tipo impositivo efectivo aplicado al Grupo del 20,0% (2018: 17,2%).

El beneficio después de impuestos del periodo de nueve meses fue de 1.814 millones de euros (dato proforma de 2018: 2.474 millones de euros después de partidas excepcionales; dato contable de 2018: 2.514 millones de euros después de partidas excepcionales), lo que supone un descenso de 660 millones de euros frente al año pasado que se explica principalmente por el efecto neto de la reducción de los pasivos de pensiones en 2018 a consecuencia del cierre del plan de pensiones NAPS de British Airways a devengos futuros de prestaciones y los costes de reestructuración.

### ***Efectivo y apalancamiento***

La posición de efectivo del Grupo fue de 7.838 millones de euros, 915 millones de euros superior a la existente a 30 de septiembre de 2018. Al cierre del periodo, la deuda neta, incluida la deuda asociada con los activos por derechos de uso, ascendía a 6.200 millones de euros y el ratio deuda neta/EBITDA se situó en 1,2 veces.